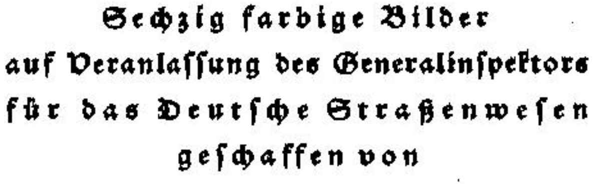

Die Straßen Adolf Hitlers

Die Straßen Adolf Hitlers

Baujahr

1933/1934



Sechzig farbige Bilder
auf Veranlassung des Generalinspektors
für das Deutsche Straßenwesen
geschaffen von

Ernst Vollbehr

Mit einem Geleitwort des

Generalinspektors für das Deutsche Straßenwesen



Verlegt bei Koehler & Amelang in Leipzig

Printed in Germany. Textdruck der Offizin Haag-Drugulin AG. in Leipzig. Bilderdruck von Gebr. Wasserab, Leipzig

Vorspruch

Technik und Kunst gleichen sich in der Grundaufgabe, schöpferisch zu gestalten. Eine liberalistische Zeit hatte die Technik eigensüchtigen Zwecken dienstbar gemacht und ihren ideellen Aufgaben entfremdet. Je mehr die Technik heute wieder art- und naturgebunden wird, desto mehr nähert sie sich wieder der Kunst und die Kunst findet ihrerseits Anregung in den Werken der Technik.

Die Reichsautobahnen, vom Führer selbst geschaffen, haben neben ihrem verkehrstechnischen und wirtschaftlichen Zweck eine besondere symbolische Bedeutung als Künder einer neuen Zeit und Zeugen einer wiedererkämpften Reichseinheit. Gerade bei diesem Werk müssen sich Technik und Kunst aus der Gemeinsamkeit ihrer Grundaufgaben heraus zu voller Leistung ergänzen.

Dabei ist der Künstler nicht nur berufen zur Mitarbeit an der Formung der Straße und Gestaltung der Bauten, sondern ebenso und im besonderen zur Berichterstattung und Deutung technischen Schaffens als Ringen um neue deutsche Lebensgestaltung.

Dr. ing. Todt

Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen

Zum dritten Male ist es mir vergönnt, große Abschnitte der deutschen Geschichte als Maler miterleben zu dürfen. Auf vielen Reisen schuf ich die vierhundert Bilddokumente der ersten deutschen Kolonialepoche, dann die achthundert Kriegsbilddokumente aus der großen Zeit deutschen Ringens an der Westfront.

Nun bietet das Schicksal mir die Möglichkeit, mein Können in den Dienst des gewaltigen Friedenswerkes unseres Führers zu stellen. In sechzig Bildern habe ich die Arbeitsschlachten, die das deutsche Volk gegen Not und Arbeitslosigkeit auf den Straßen Adolf Hitlers schlägt, gemalt.

Möge dieses Bilderbuch alle Schaffenden der Faust und Stirn erfreuen und Zeugnis ablegen wie das deutsche Volk sich zum Nationalsozialismus der Tat für jetzt und alle kommenden Zeiten bekennt.

So Gott mir Gesundheit und Schaffenskraft auch weiterhin schenkt, will ich in lückenloser Darstellung auch die anderen Baujahre in Bildern festhalten, um dadurch an der großen Dankesschuld, die wir deutschen Künstler unserem Führer für die Wiedererweckung echter deutscher Kunst haben, auch zu meinem Teil abzutragen.

Berlin, 1. Mai 1935.

Ernst Vollbehr

Reichsautobahnen – Künder einer neuen Zeit

Als der Wagen des Führers am 19. Mai 1935 in Frankfurt am Main das weiße Startband, das sich quer über die Breite des gewaltigen neuartigen Straßenzuges spannte, durchschnitten hatte, war die Reichsautobahn Wirklichkeit geworden. Vor uns läuft das leuchtende Band der ersten Reichsautobahn weit hinein in deutsches Land. Der Führer befuhr als erster die neuerbaute Straße und übergab sie dem Verkehr und damit dem deutschen Volke. So sind die Straßen Adolf Hitlers die Straßen des deutschen Volkes, denn sie sind das gigantische Werk eisernen Willens des Führers und emsigen Schaffens deutscher Arbeiter — ein Kulturdenkmal des nationalsozialistischen Aufbauwillens und der Wiedergeburt Deutschlands.

Reichsautobahnen sind ein Begriff geworden weit über die Grenzen des Vaterlandes hinaus. Sie sind nicht totes Werk am Reißbrett rechnender Ingenieurkunst, sondern lebendige Straßen, Adern deutschen Volkslebens in jeder Beziehung, schon in ihrer Entstehung. Sie sind zugleich, wie der Führer beim ersten Spatenstich betonte, Beginn eines neuen verkehrspolitischen Denkens, das sich zwingend weiterdrängt über die Grenzen Deutschlands hinaus zu den anderen Völkern. Reichsautobahnen sind somit ein Kulturdokument besonderer Art, das in Bestand und Wirkung Jahrhunderte überdauern wird. —

Straßen und Wege sind so alt, wie es Menschen gibt; aus ihrer Geschichte kann man die Geschicke der Völker lesen. Straßen sind ehrliche Zeugen vom Niedergang und Aufstieg eines Volkes. Darum ist es nützlich, Rückblicke zu tun, um die Größe und die eine Neuzeit des Verkehrs und Volkslebens formenden Ausmaße des Baues der Reichsautobahnen annähernd schon jetzt begreifen zu können. Die

Geschichte zeigt, daß Kulturhöhe und Lebenswillen eines Volkes sich spiegeln im Stand seiner Straßen und die Wohlfahrt eines Volkes davon abhängt, daß es „wohl fährt" auf einem Verkehrsnetz, das der Wirtschaft dient. Aus Urpfaden wurden Kunststraßen. Schon weit vor der Zeitenwende hatten Staaten hochstehender Kultur Urpfade in Kunststraßen verwandelt, weil Weitblick der Herrscher und Wohlfahrt des Volkes es verlangten. So bauten Dynastien im uralten kulturtragenden China gewaltige Straßen, bauten ägyptische Könige Straßen, um die riesigen Quadern zu den Pyramiden heranschaffen zu können, durchzog König Darius sein Perserreich vom Mittelländischen Meer bis zum Indus mit Straßen, um rasche und verläßliche Verbindungen für die Verwaltung seines Reiches, für die schnelle Fortbewegung seiner Truppen zu besitzen. So sind in Südamerika die Inkastraßen Zeugen des hohen Kulturstandes jenes mächtigen Inkareiches, das in seinem schmalen Land, dem jetzigen Peru, zwei parallel laufende Straßen von je 7000 Kilometer Länge ausgebaut und sie in Abständen von etwa 25 Kilometern mit Rasthäusern und Poststellen ausgestattet hatte. So durchzogen die Römer, als sie noch mächtig und rassisch rein waren, ihr stolzes Reich mit einem vorbildlichen Straßennetz von der erstaunlichen Länge von 85000 Kilometern. Mit dem Zerfall der völkischen und geistigen Haltung dieser Völker verfielen auch ihre Straßen. Bruchstücke ihrer Werke sind Zeugen gewesener Größe für uns und Mahner zugleich. Der Korse Napoleon wuchs hinein in eine Zeit, die die Früchte einer jahrzehntelangen Förderung des Straßenbaues erntete und für die die Gründung der ersten Straßenbauschule bezeichnend ist. Auch in den deutschen Staaten wurden Straßen gebaut, auf denen der Handel des Mittelalters dahinzog zwischen reichen Handelsplätzen Verbindung schaffend, bis im 30jährigen Kriege die Straßen untergegangen waren im Schlamm und in der Not der damaligen Zeit. Später versuchten deutsche Kleinfürsten in Erkenntnis der Notwendigkeit eines brauchbaren Straßennetzes Straßen zu schaffen, aber

es wurden immer nur Bruchstücke, weil der einheitliche Geist und der Wille eines Schöpfers fehlten. Die romantische Landstraße der Goethezeit wurde ihrer Bedeutung beraubt, die geräumigen Postherbergen an den Kreuzungspunkten des damaligen Verkehrs vereinsamten, als vor genau 100 Jahren kalte Eisenschienen begannen sich ins Land hineinzuziehen. – Die Eisenbahn hatte die Postkutsche „kaltgestellt" und beherrschte den Verkehr. Die Landstraße war verödet und blieb dem Nahverkehr vorbehalten, während der Fernverkehr über die Schienenstränge der Eisenbahn auf neuen Wegen lief.

Da fuhr eines Tages ein Wagen über die Straßen, den keine Pferdekraft sichtbar zog, und dieser Wagen wurde das Zeichen einer neuen Zeit. Es war das Automobil, das zunächst den Witzblättern Stoff zum Füllen ihrer Seiten bot, das aber beharrlich seine Entwicklung fort- und durchsetzte. Der Weltkrieg wurde für das neue Fahrzeug von großer Bedeutung, weil seine technischen Forderungen die Entwicklung des Automobils so stark beschleunigten, daß man nach dem Kriege nicht sofort in der Lage war, die Motorkräfte des Automobils dem Wirtschaftsleben voll nutzbar zu machen. Es fehlten eben die Straßen, und vor allem ein alles einheitlich unter seinen Willen bannender Gestalter. In Deutschland bedient die Eisenbahn mit ihrem Streckennetz – annähernd 18000 Gemeinden des Reiches, während 32000 Gemeinden von ihr nicht erreicht werden. Sie liegen an Straßen, die vielfach infolge ihrer schlechten Beschaffenheit für den Kraftwagen unbenutzbar waren, in einem Reich, das trotz des einheitlichen Namens keine Einheit darstellte, sich in liberalistischem und vielparteilichem Gezänk erging und seine großen Aufgaben darüber vergaß. Die deutschen Volksgenossen füllten die Stempelämter. Ihre Arbeitskraft und ihr Arbeitswille lagen brach und damit das Gesamtleben des Volkes. In der Festung Landsberg aber saß der, welcher die Worte schrieb: „Wie kein Land der Erde es hat, so könnten und müßten wir Straßen durch Deutschland ziehen." – – – Adolf Hitler! Aus seinem Glauben, aus

seinem Willen, tief aus der Not des Zusammenbruchs wachsen unter dem Banner der Freiheitsbewegung seine Straßen: Die Reichsautobahnen.

Ein neues Zeitalter des Verkehrs beginnt, damit die Motorisierung Deutschlands und die Verwirklichung des Reichsgedanken in verkehrspolitischer Hinsicht.

Am 23. September 1933 stieß der Führer bei Frankfurt zum Arbeitsbeginn den Spaten in deutsche Erde und begann damit die Verwirklichung des Baues der Reichsautobahnen. Aus den siebenhundert Arbeitern, die an jenem Tage vor dem Führer auf dem Mainufer in Frankfurt angetreten waren, sind hunderttausend geworden, die in allen Teilen Deutschlands am Werk sind, der Nation neue Lebensadern zu schaffen. Der Fleiß dieser Männer an den Baustellen hatte zur Folge, daß weitere hundertfünfzigtausend Volksgenossen ihre Stempelbücher abgeben konnten, um langersehnte Arbeit aufzunehmen in den Steinbrüchen, den Lieferbetrieben und den Eisenwerken. Der Segen der Reichsautobahnen für die Wohlfahrt des deutschen Volkes hat sich erwiesen.

Das Ausmaß und das Tempo der Verwirklichung des grandiosen Planes hat die Welt in Staunen versetzt, wie schon der Plan als solcher das Ausland aufhorchen ließ und manchem Fachmann Anreiz bot, das entstehende Werk an Ort und Stelle zu studieren und zu bewundern.

Schöpferische Zeiten der Geschichte haben stets auch den Ausdruck ihrer Schöpferkraft in Bauwerken gefunden, die in ihrer Planung und Gestaltung über die Forderungen des Augenblicks hinausgingen. So sind auch die Straßen des Dritten Reichs die Straßen der Zukunft, weil sie nicht nur Element der augenblicklichen Belebung, sondern einer der wichtigsten Grundträger der kommenden Wirtschaft sind — Symbole des nationalsozialistischen Aufbauwillens mit der Ausrichtung in die Jahrhunderte vor uns. Motorisierung in Deutschland — nicht nur weil sie zunächst den Stand der Arbeitslosen herunterdrückt,

sondern weil durch die Motorisierung eine Belebung der Wirtschaft einsetzt durch die Einschaltung eines bisher fehlenden Flächenverkehrs und damit eines notwendigen Güteraustausches, der allein durch den Linienverkehr des Eisenbahnnetzes nicht erreicht werden konnte. Dies blieb dem Kraftwagen vorbehalten, der damit auch den vorhandenen Landstraßen eine neue und wichtige Aufgabe zuteilt als Zubringerstraßen für das Netz der Reichsautobahnen. In dem Willen der notwendigen Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und Kraftwagen, der seinen Ausdruck fand in dem Gesetz vom 27. Juni 1933 und in der Gründung eines Unternehmens „Reichsautobahnen" unter führender Beteiligung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, wurde ein Streit zwischen Schiene und Straße beendigt, der der Gesamtverkehrsentwicklung immer im Wege gestanden hat. Auf Grund des gleichen Gesetzes berief der Führer Dr. Todt zum Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen mit der Aufgabe, Linienführung und Ausgestaltung der Kraftfahrbahnen zu bestimmen und durch Erlaß vom 30. November 1933 Hoheitsträger für das gesamte deutsche Straßenwesen zu sein. Damit war die deutsche Verkehrseinheit durch den Weitblick des Führers angebahnt und die Zersplitterung der Straßenverwaltung beseitigt. Drei große West-Ostzüge und zwei von Norden nach Süden bilden das Grundnetz der Reichsautobahnen und damit ein Rückgrat der Reichseinheit, weil sie mit ihren Abzweigungen alle Teile des Reiches miteinander aufs engste zusammenschließen und die einzelnen Wirtschafts- und Kulturzentren überströmen lassen auf die Gesamtheit Deutschlands.

Siebentausend Kilometer Autobahnen sind geplant. Schon diese Planung ist eine Aufgabe gewaltigen Ausmaßes und ungeheurer Verantwortung, weil die Verkehrsstraßen der Gegenwart in Einklang zu bringen sind mit der Zukunftsentwicklung, weil Jahre vorausgedacht werden muß, wenn kein Fehlschlag eintreten soll. Eine besondere Verantwortung auch darum, weil die Linienführung der Reichs-

autobahnen einen Eingriff in die deutsche Landschaft bedeutet und diese Landschaft — das ist oberstes Gesetz beim Bau der Reichsautobahnen — nicht zerschlagen werden darf, sondern in der Straße Steigerung und Vollendung erfahren soll. In dieser Aufgabe liegt eine neue Sinngebung technischer Arbeit. Vorbei ist die Zeit nur nüchternen Kalküls mit Rechenschieber und Reißbrett. Es geht um neue schöpferische Aufgaben, denn auch Straßen sind Kulturgüter und müssen der artsicheren Kraft des Ingenieurs entspringen. Gerade diese Forderung fand beim Generalinspektor vorbildliche Beachtung. Reichsautobahnen sind keine Rennstrecken, deren höchstes Ziel Rekordangaben des Tachometers bedeuten und die volle Konzentration des Fahrers auf das Singen des Motors und auf die Fahrbahn verlangen. Reichsautobahnen sind Schnellbahnen des Verkehrs, die dem Fahrer Freude an der Landschaft und damit Verbundenheit mit seiner Heimat vermitteln. Daher ziehen ihre Fahrbahnen nicht schnurgerade durchs Land, sondern schwingen im Rhythmus des Geländes zum Ziele und verhindern somit überdies die durch Geradlinigkeit eintretende Ermüdung des Fahrers. — In bezug auf die technische Durchführung verlangen die Reichsautobahnen Ingenieurkunst in höchster Vollendung. Reichsautobahnen kennen schon im Bau keine Hindernisse, sie überspringen Schluchten, verdrängen Moore und versetzen — wie der Generalinspektor am 19. Mai 1935 bei der Übergabe der ersten fertigen Strecke an den Führer sagte — im wahrsten Sinne des Wortes Berge. 7000 Kilometer Autobahnen nach einem wohldurchdachten Plan zu bauen, war der Wille des Führers, als er am 1. Mai 1933 dem deutschen Volke den Beginn eines neuen Zeitalters des Verkehrs verkündete. Am 1. Mai 1935 waren 1500 Kilometer in allen Teilen des Reiches im Bau, waren weitere 1500 Kilometer für den Bau freigegeben, werden für weitere 2000 Kilometer die Pläne bearbeitet.

Das bedeutet die Bewegung von bisher 60 Millionen Kubikmeter Erdmassen, die einen Lorenzug

von 120000 Kilometer Länge füllen und die Erdkugel dreimal umspannen würden. Das bedeutet eine Verwendung von 800000 Kubikmeter Beton, 90000 Kubikmeter Eisenbeton, 72000 Tonnen Eisen und Stahl und vor allem die Beschäftigung von rund 250000 bislang erwerbslosen deutschen Menschen in rund 18 Millionen Tagewerken. Am 19. Mai 1935 konnte bereits die erste Teilstrecke Frankfurt—Darmstadt in Betrieb genommen werden, im Juni dieses Jahres folgte ein Stück der Strecke München—Landesgrenze und im Herbst steht die Eröffnung von zehn weiteren Teilstrecken in anderen Gauen des Reiches bevor.

Naturgegebene Hindernisse und zukunftsgestaltende Linienführung veranlaßten Bauten größten Formates. So muß im Zuge der Reichsautobahn Hannover—Berlin die Elbe überquert werden. Dazu ist der Bau einer Brücke von einer Gesamtlänge von 1170 Metern bei Hohenwarthe nötig. Im Zuge der Strecke München—Landesgrenze war das Mangfalltal zu überwinden. Über 60 Meter hohe Pfeiler ragen bereits empor und unerschrockene Arbeiter sind im Begriff, die Eisenkonstruktionen der Brückenfahrbahn im Freivorbau zu montieren. Es reiht sich an allen Strecken Großbau an Großbau. Sie alle sind die Prägung zielbewußten Willens einer neuen Zeit. An den Brücken, welche die kreuzungsfreie Führung der Reichsautobahnen ermöglichen, ist in Plan und Vollendung eine einheitliche organische Grundauffassung erkennbar.

So reift das gewaltige Werk in zäher Arbeit von Tag zu Tag und wird, vollendet, Segen bringen dem deutschen Volk. Mit Recht prägte der Führer bei Beginn der Arbeitsschlacht am 21. März 1934 das Wort: „Es ist ein schönes Bewußtsein, an einem Werke mitzuwirken, das nicht dem Interesse eines Einzelnen dient, sondern allen gehört und viele Jahrhunderte lang dienen wird."

Über die erste Teilstrecke Frankfurt—Darmstadt brausen bereits Kraftwagen, klingt das Lied der

Motore und spornt die Erfinder und Konstrukteure in der Automobilindustrie an, den neuen Straßen Angemessenes zu schaffen. Denn noch sind Motore und Wagen diesen herrlichen Straßen nicht gewachsen; die Straßen Adolf Hitlers haben den Stand des Kraftverkehrs überflügelt und ihm somit Raum verschafft zur Leistungssteigerung und zum Schritthalten mit der neuen Zeit. Auf dieser Teilstrecke erweist sich die Wahrheit der Idee, von dieser Teilstrecke kommt das erste Lob der Fahrer und der Wunsch nach Vollendung des Werkes, sie ist aber auch der Prüfstein für neues Planen. Eine neue Verkehrsepoche ist durch den Weitblick des Führers eingeleitet. Straßenbau, Kraftverkehr und Treibstoffversorgung sind die drei großen Säulen seines Programmes. Die neuen Straßen haben den Aktionsradius der Kraftwagen erweitert, sie überbrücken jeden Raum und nützen damit dem Güteraustausch zwischen Stadt und Land, zwischen den einzelnen Industriezentren, sind durch ihre Schnelligkeit Förderer des Außenhandels und bringen die Post in 150-Kilometertempo durchs Land, zeugen Leben und Arbeit im deutschen Raum, lockern die volksdichten Gegenden und sind Mittler deutschen Kulturlebens.

An über 80 Baustellen wird die Idee des Führers verwirklicht, schaffen deutsche Arbeiter der Stirn und der Faust am Bau der Reichsautobahnen und damit an der Zukunft Deutschlands.

Da ist es wohl wert, wenn der Künstler vom Geist unserer Zeit Zeugnis gibt in seinen Werken, um das Gesamtschaffen festzuhalten in seinen Einzelteilen, damit die Nachwelt nicht vergesse die Schwere der Aufgabe und teilhaftig bleibe am Umbruch unserer Zeit.



Blick auf die Autobahn von der Kalbsſchneiſe nach dem Jägerſteg

Bauabſchnitt Frankfurt–Mannheim | Bild 1

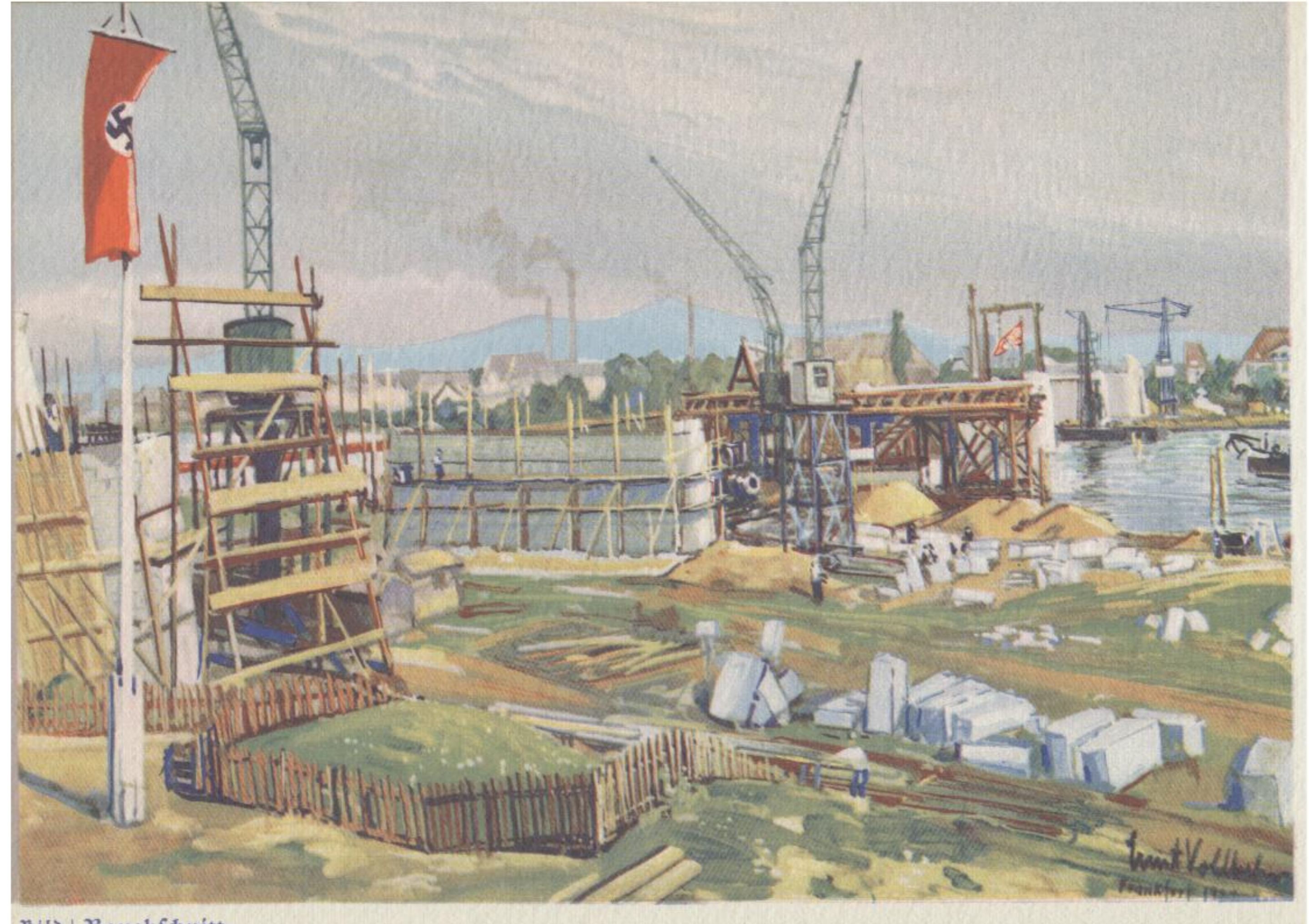


Bild 2 | Bauabschnitt Frankfurt–Mannheim

Baustelle der großen Mainbrücke bei Griesheim

Erläuterungen zu den Bildern

Verfaßt von den vier Referenten beim Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen: Prov.-Baurat H. Koester, Reg.-Baurat K. Dorsch, Reg.-Baurat Dr.-Ing. O. Kirsten, Dipl.-Ing. K. Schnell.

Bild 1. **Bauabschnitt Frankfurt—Mannheim. Blick auf die Autobahn von der Kalbsschneise nach dem Jägersteg.**

Vor uns die fast fertige Autobahn bei der Kalbsschneise mit Blick nach Süden, in Richtung nach dem Jägersteg. Ein Erlebnis für den Maler. Breit und schön laufen die $7^1/_2$ m breiten Betonbahnen in die Ferne, nicht kalt, sondern sie atmen Leben, schmiegen sich zwischen den hohen Tannen ein in die Landschaft, ziehen das Auge auf sich und lenken den Blick in die Weite. Der 5 m breite Mittelstreifen wird später niedrige Nadelhölzer tragen, die der Landschaftsanwalt auch im Seitengelände vor die Tannenriesen pflanzt, um das Gesamtbild abzurunden und mit dem Niederholzgürtel den Übergang zum Hochwald zu schaffen.

Bild 2. **Bauabschnitt Frankfurt—Mannheim. Baustelle der großen Mainbrücke bei Griesheim. 28. Aug. 1934.**

Ein ganz anderes Bild bei Griesheim am Main. — Nicht hohe Tannen, sondern Gittermasten der Kräne ragen gen Himmel, Holzgerüste recken empor, Pfeiler ragen aus dem Wasser, Granitblöcke aus dem Odenwald und dem Fichtelgebirge harren ihrer Verwendung. — Eine Stätte emsiger Arbeit, denn hier ent-

steht ein gewaltiges Bauwerk: Die Reichsautobahnbrücke über den Main bei Frankfurt. Im Hintergrunde qualmen Schlote, sitzt Industrie, die dereinst ihre Güter über die hier entstehende Brücke senden wird. Im Vordergrund flattert das Banner der Freiheitsbewegung über der Stelle des Werkbeginns durch unseren Führer, der jetzt gehegten Stätte des ersten Spatenstiches. Eifrig wird die Arbeit vorwärtsgetrieben. Unweit der Stelle des ersten Spatenstiches am Main liegt der Kilometerstein 0,0, Ausgangspunkt der ersten fertiggestellten Autobahn Frankfurt—Darmstadt.

Bild 3. **Bauabschnitt Frankfurt—Mannheim. Aufstellung des Überbaues für die Mainbrücke bei Griesheim. 10. November 1934.**

Die 20 m hohen Brückenpfeiler sind gegründet, ragen aus dem Wasserspiegel des Mains. Die Reichsautobahnbrücke bei Griesheim erhält bereits den eisernen Überbau. Ein gewaltiger Eisenträger von 5 m Höhe und 15 m Länge wird von einem Kran spielend gehoben und von Menschenhand an Ort und Stelle gelenkt. So werden die eisernen Träger aneinandergeschweißt zum vollendeten Werk, und in Kürze werden die Kraftwagen den Main kreuzen, und unter ihnen werden die Schiffe ihren Weg ziehen und gemeinsam mit den Reichsautobahnen ihre Aufgabe erfüllen im Güteraustausch der deutschen Wirtschaft.

Bild 4. **Bauabschnitt Frankfurt—Mannheim. Herstellen der Betondecke im Benzengrund am Schwanheimer Wald.**

Im Benzengrund am Schwanheimer Wald im Zuge der Reichsautobahn Frankfurt—Darmstadt saust bereits der Verkehr über die Betonbänder der Strecke. Noch vor kurzem aber war hier geschäftiges Wirken, war hier der Pulsschlag der Arbeit. Ihn uns immer wieder in die Erinnerung zu rufen, ist not-



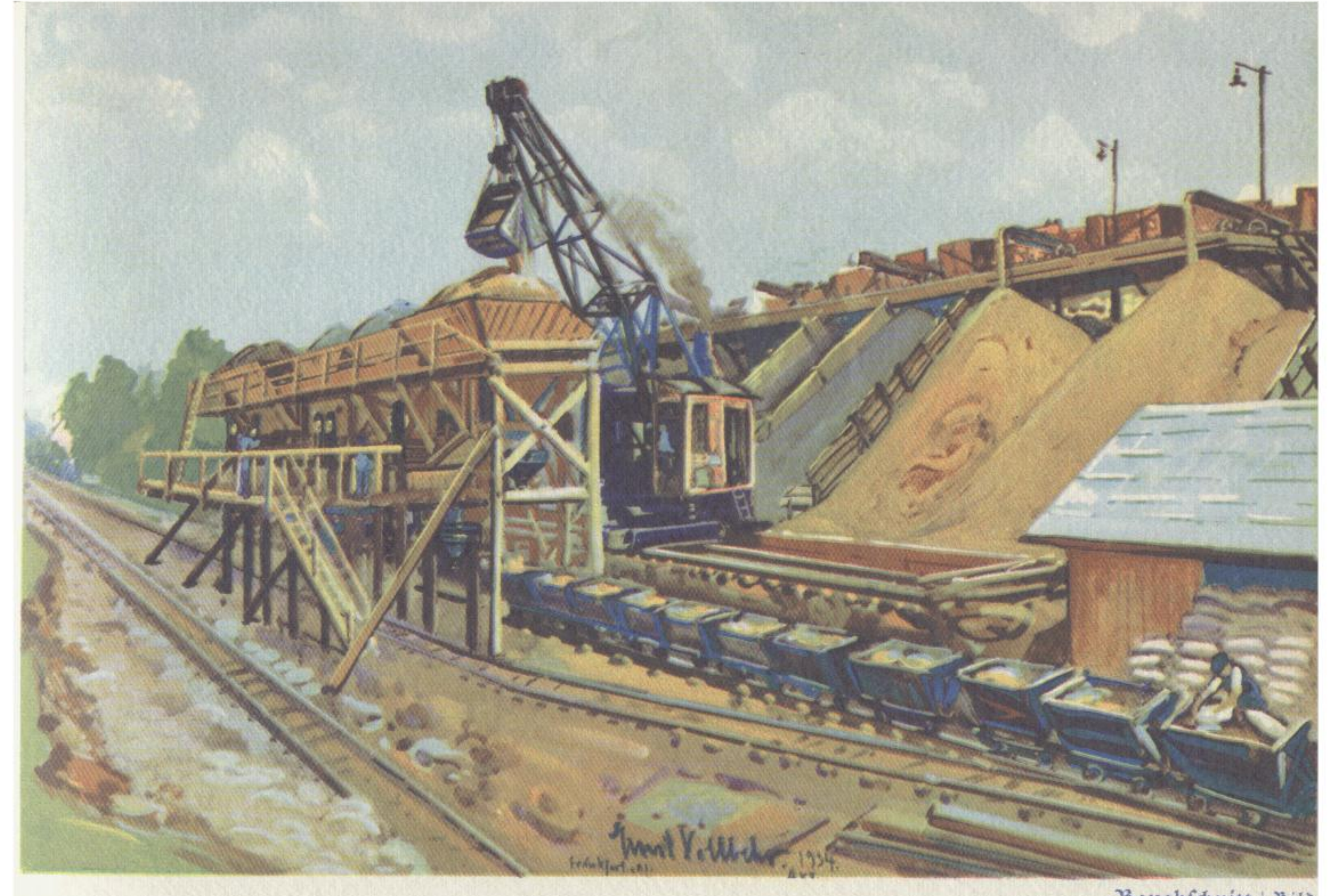
Aufstellung des Überbaues für die Mainbrücke bei Griesheim

Bauabschnitt Frankfurt–Mannheim | Bild 3



Bild 4 | Bauabschnitt Frankfurt–Mannheim

Herstellen der Betondecke im Benzengrund am Schwanheimerwald



Umschlaganlage für die Baustoffe der Fahrbahndecke

Bauabschnitt Frankfurt–Mannheim | Bild 5

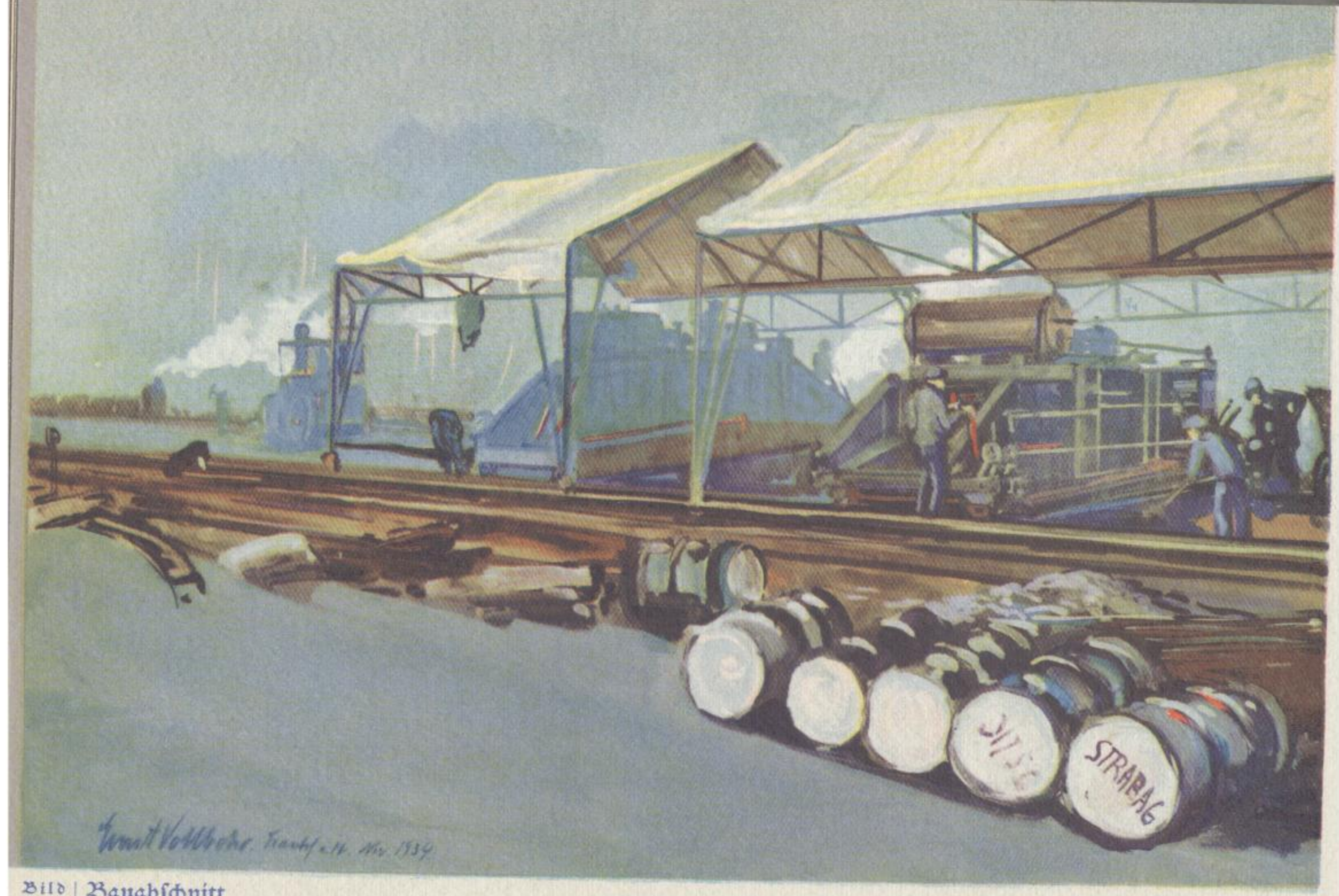


Bild 6 | Bauabschnitt Frankfurt–Mannheim

Herstellen der Bitumendecke bei km 12,8

wendig, um die Größe der Aufgabe zu ermessen beim Genuß des Vollbrachten. Noch zieht der Dampf der fauchenden Lokomotiven seine Fahnen, laufen Schienen für die Werkzüge über die Bahnen, um das Material zum Bau heranzuschaffen, bereiten rumorende Betonmischer den Stoff für das Festkleid der Straße — die allen Fordernissen Trotz bietende Fahrbahndecke. Planiermaschinen arbeiten, Drahtgeflecht für die Bewehrung der Decke wird gelegt, Betonstampfer, Fugenschneidemaschinen setzen ein, und Fahrbahndächer beschützen zunächst die neugelegte Decke gegen die Sonnenstrahlen und die Unbilden der Natur — — denn alles muß seine Zeit haben.

Bild 5. **Bauabschnitt Frankfurt—Mannheim. Umschlaganlage für die Baustoffe der Fahrbahndecke.**

Material — Voraussetzung jeden Baues und die zweckmäßige Beschaffung Aufgabe jedes Bauführers. Im Frankfurter Stadtwald häufen sich Sand, Kies usw. Hier ist der Materialbahnhof angelegt für die Teilstrecke Frankfurt—Darmstadt. Die Materialzüge der Reichsbahn entleeren hier ihre Wagen in die Vorratskammern dieser Betonversorgungsstelle. Die Lorenzüge der Baustellen rollen heran und die Silos, die durch einen Greifbagger versorgt werden, geben ihren Inhalt in die Loren. Aus den Schuppen werden sie mit Zementsäcken versorgt und an Ort und Stelle rühren die Trommeln der Betonmischer den Loreninhalt zur brauchbaren Masse für die Fahrbahn.

Bild 6. **Bauabschnitt Frankfurt—Mannheim. Herstellen der Bitumendecke bei Kilometer 12,8.**

Bei Kilometer 12,8 in der Nähe von Darmstadt liegen Fässer, breiten sich Zeltdächer über Maschinen, fährt in der Ferne ein Materialzug, Leute sind emsig an der Arbeit, um hier die Bindeschicht für die „Schwarze Decke", den sogenannten Asphaltbeton herzurichten.

Bild 7. Bauabschnitt Frankfurt—Mannheim. Die Königsbuche bei Kilometer 7,7 an einem nebligen Herbstmorgen.

Die Königsbuche bei Kilometer 7,6 der Strecke Frankfurt—Darmstadt grüßt stolz aus der westlichen Böschungskante der Fahrbahn im Schutze eines Mauerwerkes. Sie ist die einzige Buche jener Gegend, und ihre Erhaltung ist Beispiel für den Geist des Bauleiters der Autobahnen, denn dem kühlen und nüchternen Rechner am Reißbrett wäre sie im Wege gewesen; den Ingenieuren Adolf Hitlers aber liegt die Pflege der Landschaft am Herzen. So fiel die Königsbuche nicht der Axt zum Opfer, sondern reckt sich vor den dunklen Tannen stolz in die Höhe als ein Zeichen unserer Zeit, würdig, im Bilde festgehalten zu werden.

Bilder 8/9. Bauabschnitt Frankfurt—Mannheim. Panorama der Baustelle Neckarbrücke, 29. August 1934.

Bei Mannheim stellte sich den Fahrbahnen der Reichsautobahn Frankfurt—Mannheim—Heidelberg der Neckar und sein Kanal in den Weg. So wird an dieser Stelle eine Brücke geschlagen von 370 m Länge. Von ferne grüßen die Höhen der Bergstraße. Sie werden ein grandioser Blickpunkt sein für die Autofahrer, die später die Neckarbrücke benutzen. Noch ist die Brücke im Bau, noch klingt das Lied der Arbeit. Links über den Kanal sind Lehr- und Traggerüst für die Brücke geschlagen. Über den Neckar sind die Traggerüste fertiggestellt. Noch stehen die Loren mit gesenkten Kästen, aber bald werden sie eingesetzt im Dienst des Brückenbaues.

Bilder 10/11. Bauabschnitt Frankfurt—Mannheim. Panorama der Baustelle Neckarbrücke, 13. November 1934.

Nach einem Vierteljahr sieht die Baustelle ganz anders aus. Noch ragen die eisernen Kastenträger, die



Die Königsbuche bei km 7,6

Bauabschnitt Frankfurt–Mannheim | Bild 7

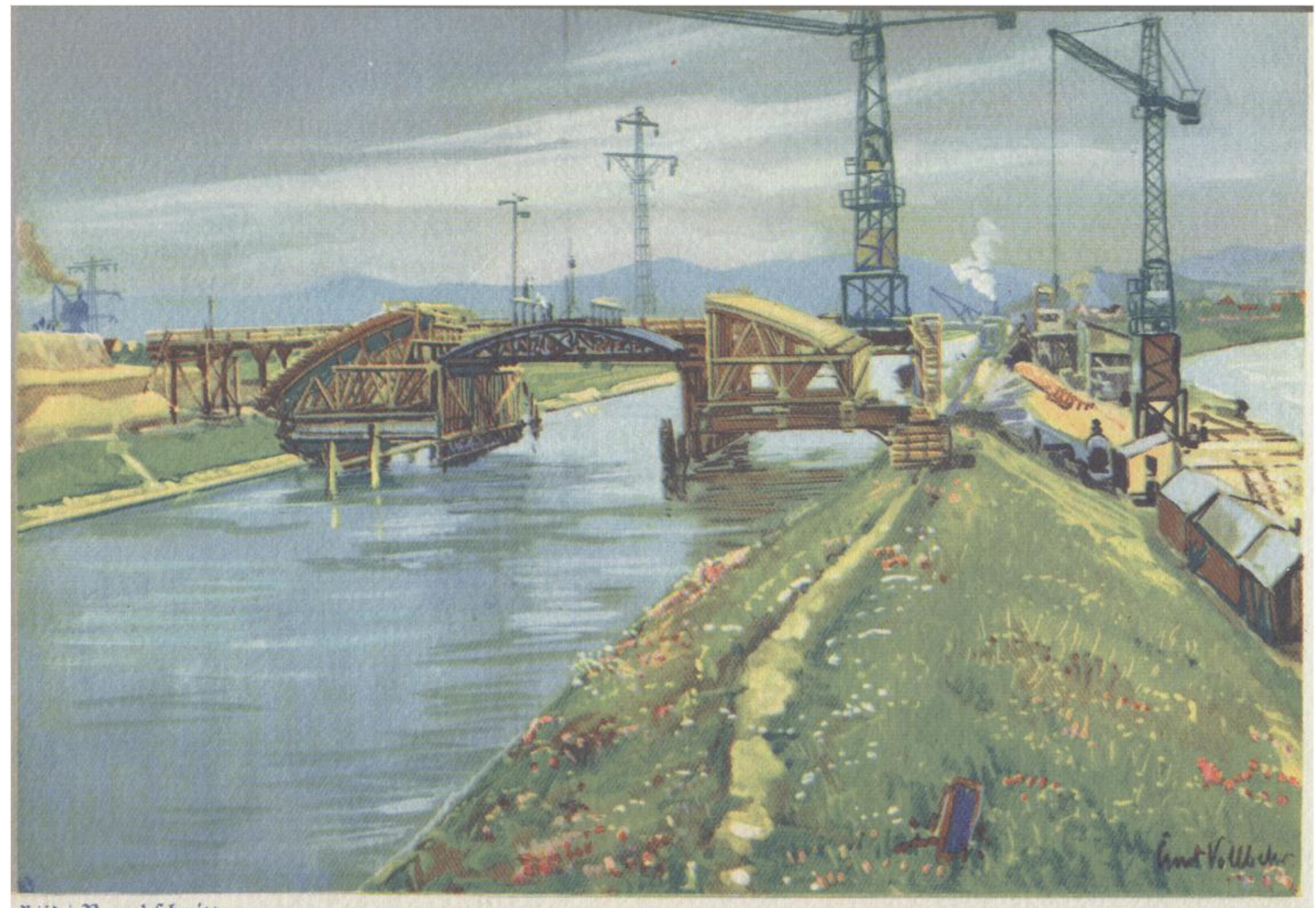


Bild 8 | Bauabschnitt Frankfurt–Mannheim

Panorama der



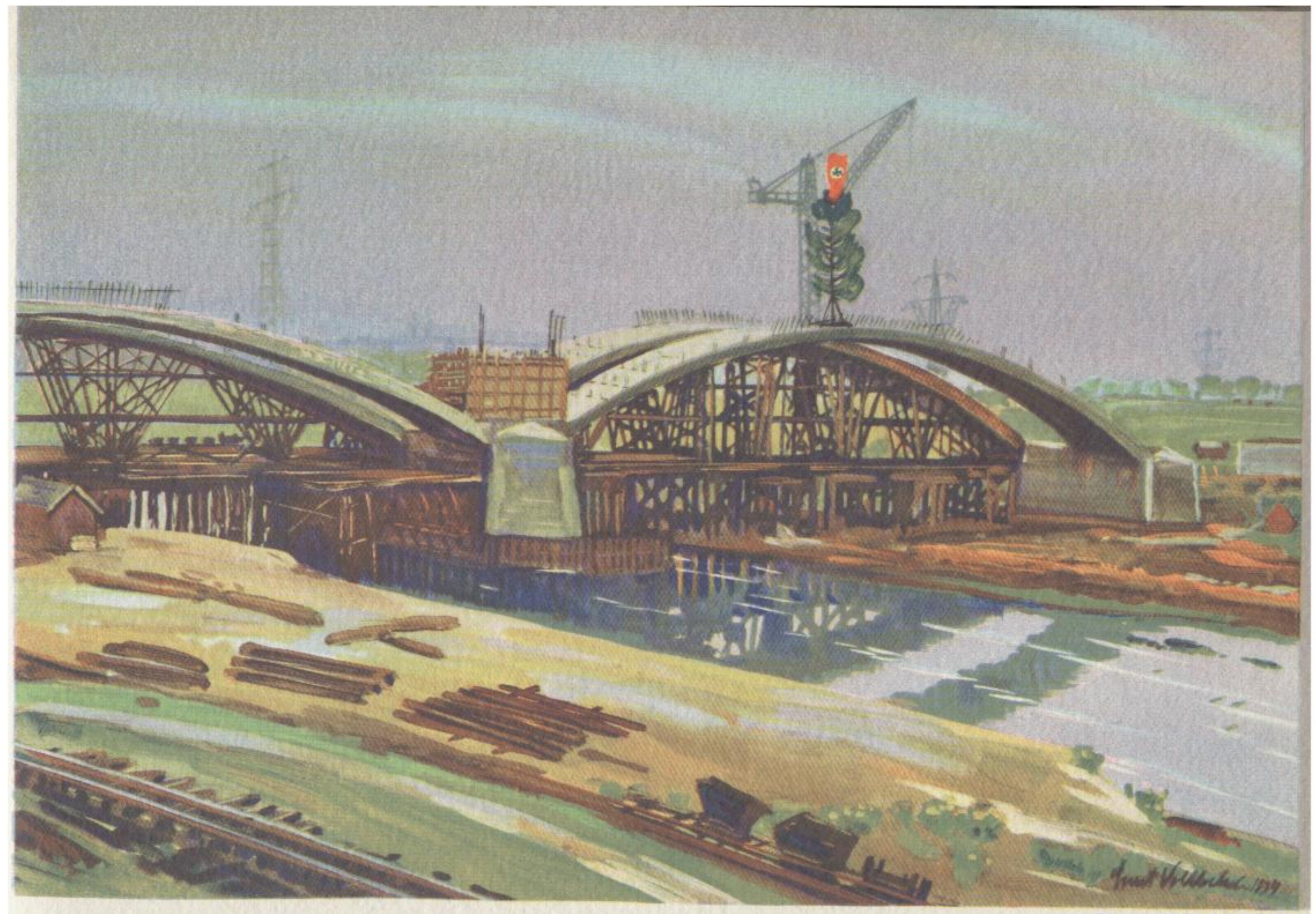
Baustelle Neckarbrücke. 29. August 1934

Bauabschnitt Frankfurt–Mannheim | Bild 9



Bild 10 | Bauabschnitt Frankfurt–Mannheim

Panorama der



Baustelle Neckarbrücke. 13. November 1934

Bauabschnitt Frankfurt-Mannheim | Bild 11



Bild 12 | Bauabschnitt Frankfurt–Mannheim

Untersicht des ausgeschalten Tragbogens der Neckarbrücke

Kräne, in den Himmel, noch lehnen Baubuden am Deich, aber weit fortgeschritten ist der Bau der Brücke. In großem Bogen schlägt sie ihren Weg über die Wasser. Ein Teil wird noch von den Streben des Gerüstes getragen, die übrigen aber schwingen frei über Kanal und Fluß und harren der Aufnahme der Fahrbahn.

Bild 12. **Bauabschnitt Frankfurt—Mannheim. Untersicht des ausgeschalten Tragbogens der Neckarbrücke.**

Die Bogen dieser Brücke reizen zum Schauen. Ihr kühner Schwung erregt Begeisterung von jedem Standpunkt aus. So ist es begreiflich, wenn sich gerade der Künstler hier besonders aufhält und den Bau eines solchen Bauwerkes in den verschiedenen Phasen für die Nachwelt festhält, zumal hier besonderer Anlaß bestand, weil der Bogen, der sich über den Neckar schlägt, das Symbol eines Festes — den Richtbaum — trägt und hinweist auf die Beendigung eines Bauabschnitts.

Bild 13. **Bauabschnitt Frankfurt—Mannheim. Autobahn und Materialentnahme am alten Exerzierplatz bei Darmstadt.**

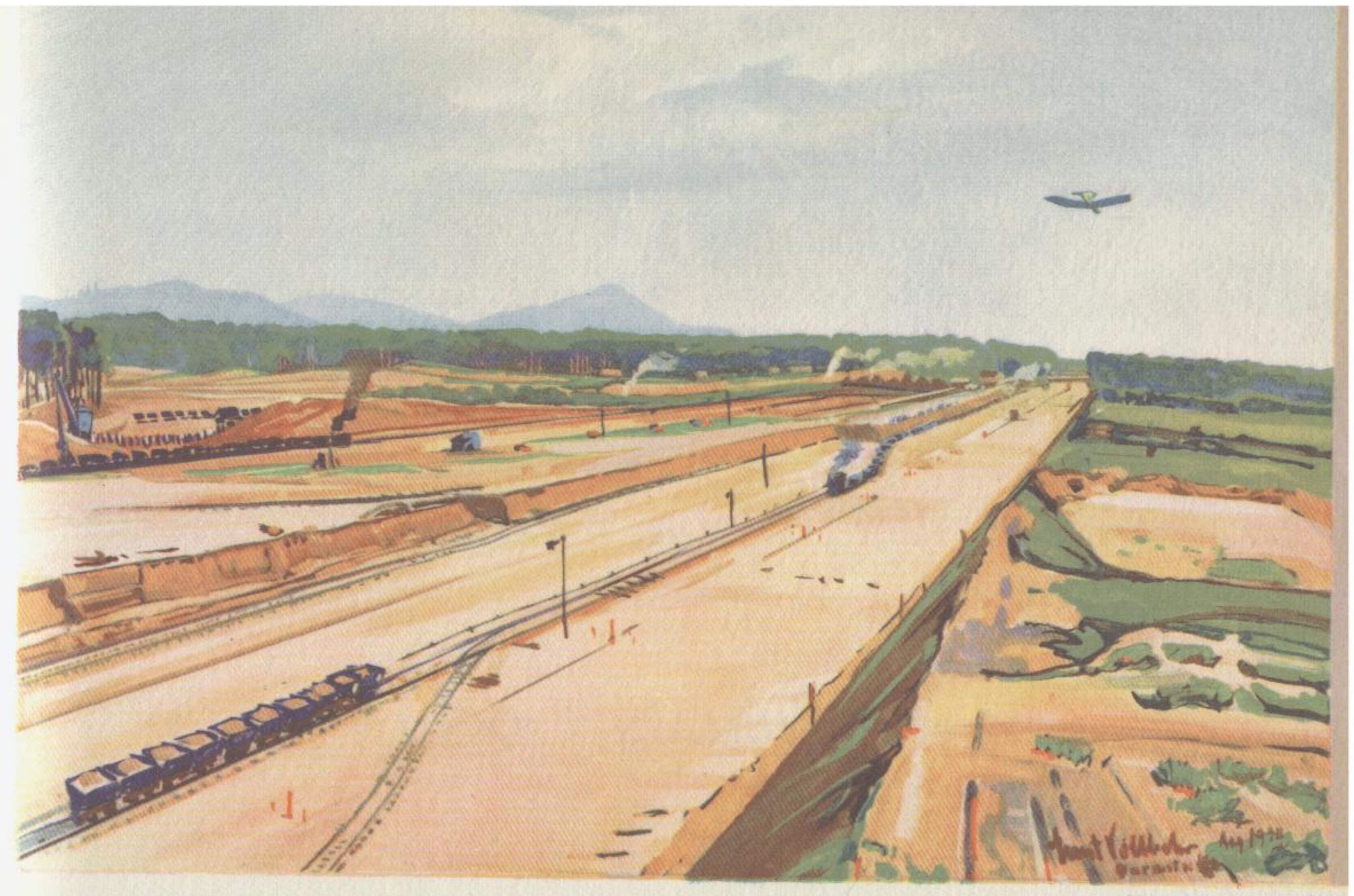
Nicht weit von Darmstadt zieht die Straße der Autobahn an einem alten Exerzierplatz vorbei, eine Stelle, die für den Bau dieser Strecke von Wichtigkeit ist, weil Lorenzug an Lorenzug von hier ungeheure Mengen Sand an andere Baustellen beförderten.
Im Hintergrund grüßen der Melibocus und die Hügel der Bergstraße. Eine Brücke schlägt sich bereits über die Fahrbahn. Noch ist auch hier der Rhythmus der Arbeit auf dem Bilde zu spüren, während in Wirklichkeit bald die Wagen über die Fahrbahnen gleiten und in der Ferne im Waldeinschnitt verschwinden.

Bild 14. Bauabschnitt Frankfurt—Mannheim, Einführung der Autobahn nach Heidelberg.

In das romantische Heidelberg fließen die breiten Bänder der Reichsautobahn, die beim Kilometerstein 0,0 bei Frankfurt ihren Anfang haben. Weit im Hintergrunde grüßt das reizvolle Heidelberger Schloß, winken die Hänge und Berge, und links gleitet der Neckar unter vielen Brücken dahin. In herrlichem Schwunge läuft die Autobahn ans Ziel, unter dem Heidelberger Straßenverkehr hindurch, in nächster Nähe der Schienenstränge der Eisenbahn, die nicht ihr Feind ist, sondern Bundesgenossin bei der Entwicklung deutschen Verkehrs.
Über die Betonbahn gerade dieser Strecke werden in Zukunft viele fahren, die nicht des Tages Mühen an das Steuer des Kraftwagens bringt, sondern der Wunsch, auszuspannen und die Heimat zu erleben.

Bild 15. Bauabschnitt München—Landesgrenze. Baustelle Unterhaching. Historische Stelle des Beginnes der Arbeitsschlacht.

Wie im Westen unserer Heimat, so knirschen im Süden die Spaten ins Erdreich, wühlen Bagger Erde empor, wird Beton gegossen und gestampft zu Bauwerken und Fahrbahnen der Reichsautobahn im schönen Bayernlande. Die Strecke München—Landesgrenze wird ihre besondere Bedeutung haben im Sinne der Verkehrsbelebung. Schon immer waren die Berge und Täler, war Bayern Ziel aller Menschen, die den Wunsch hatten, auszuspannen und Kräfte zu sammeln für den Lebenskampf. Der Fremdenzug auch aus dem Auslande wird sich noch mehr steigern durch den Anreiz, auf den wundervollen Straßen Adolf Hitlers die Schönheiten des Bayerngaues erreichen und erleben zu können. Die Strecke hat auch noch eine besondere Bedeutung in der Geschichte unseres Wiederaufbaues. Hier eröffnete der Führer am 21. März die Arbeitsschlacht des Jahres 1934.



Autobahn und Materialentnahme am alten Exerzierplatz bei Darmstadt

Bauabschnitt Frankfurt–Mannheim | Bild 13

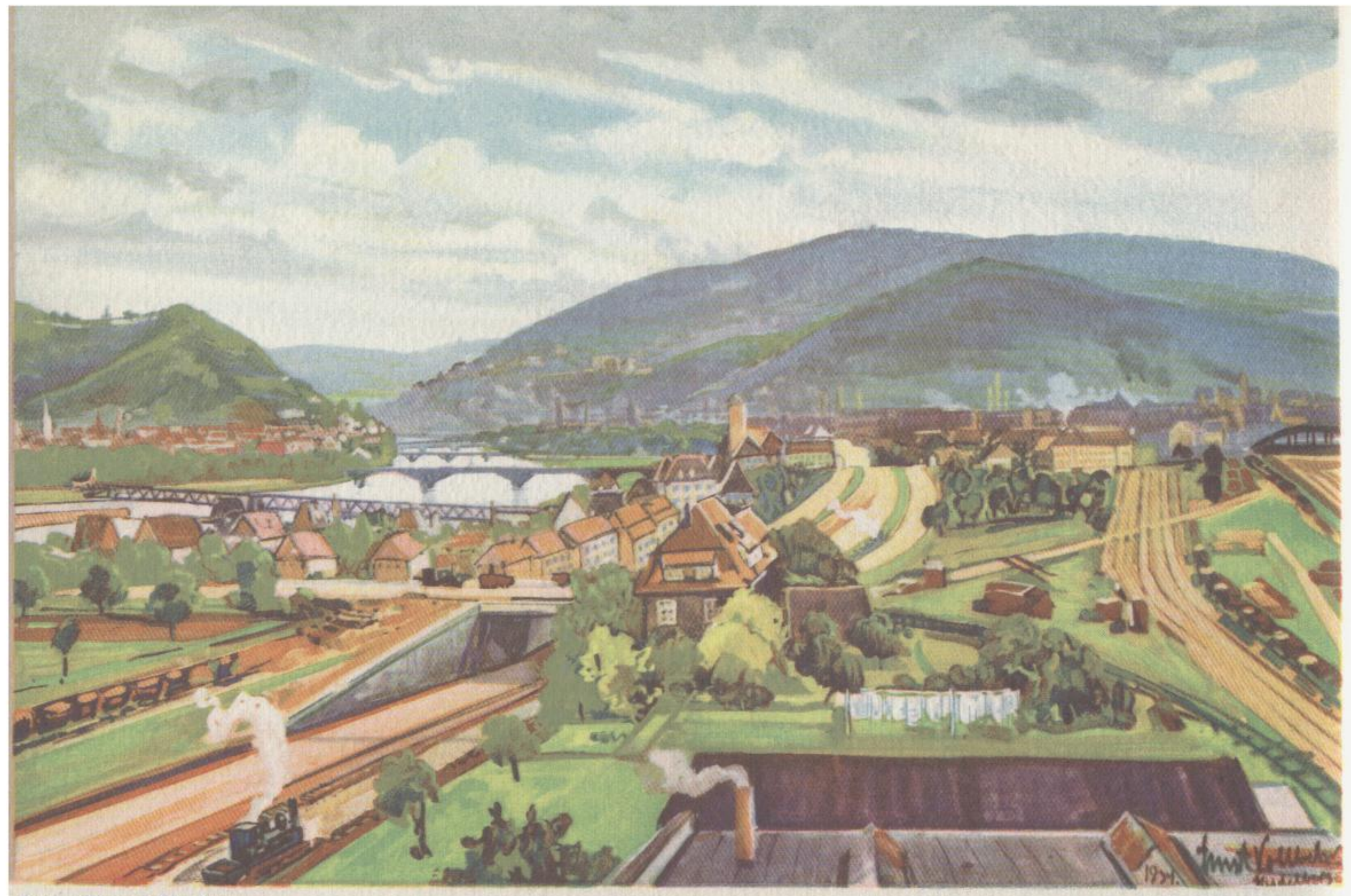
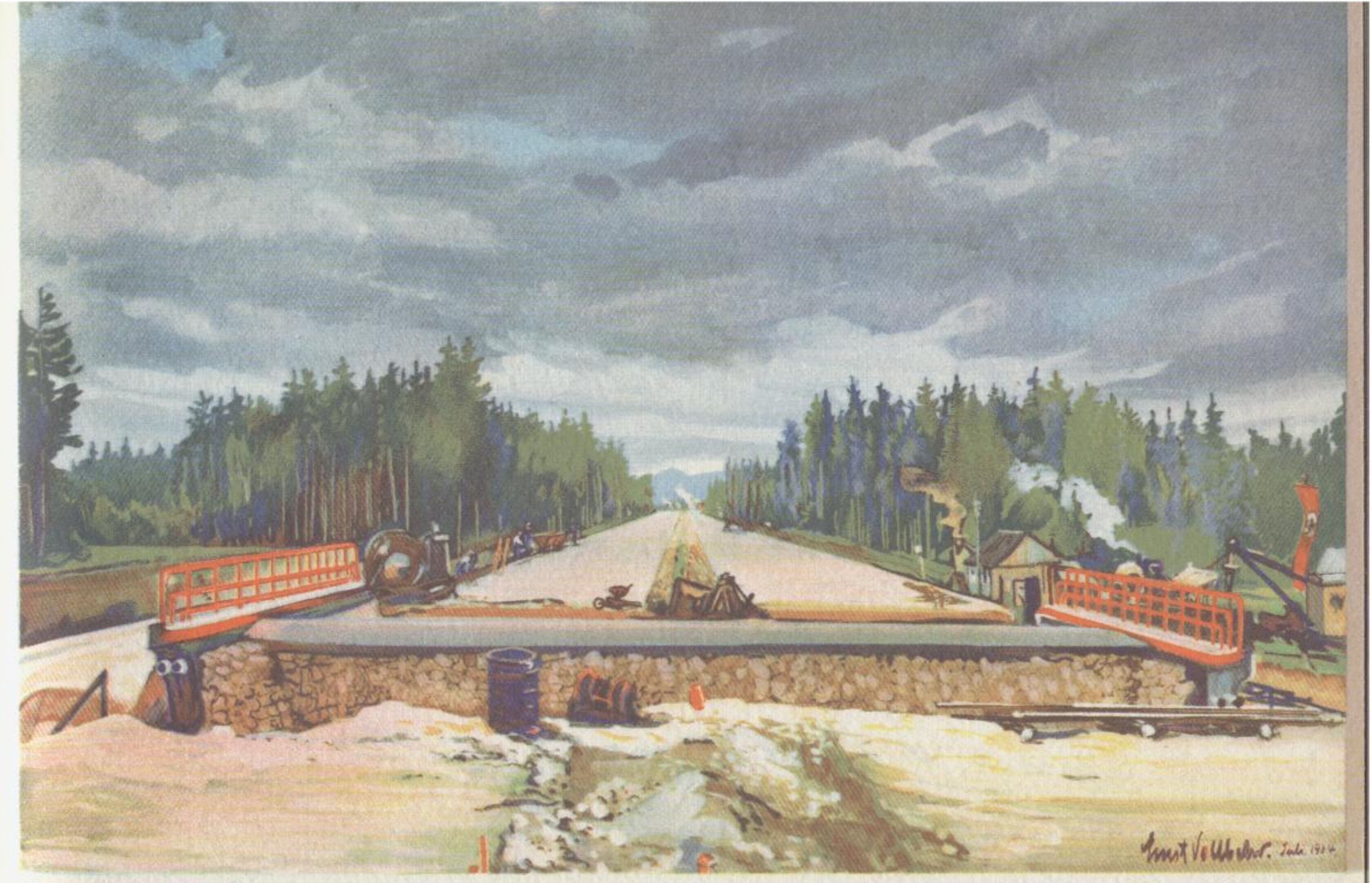


Bild 14 | Bauabschnitt Frankfurt–Mannheim

Einführung der Autobahn nach Heidelberg



Baustelle Unterhaching
Historische Stelle des Beginnes der Arbeitsschlacht

Bauabschnitt München–Landesgrenze | Bild 15



Bild 16 | Bauabschnitt München–Landesgrenze

Die Autobahn im Hofoldinger Forst bei Sauerlach

Im Vordergrund ein nahezu fertiggestelltes Überführungsbauwerk. Die Erdarbeiten der dahinterliegenden Strecke, die durch herrlichen Nadelwald führt, sind bereits so weit gediehen, daß mit dem Aufbringen des Betons für die Fahrbahndecken begonnen werden kann.

Bild 16. Bauabschnitt München—Landesgrenze. Die Autobahn im Hofoldinger Forst bei Sauerlach.

Ungehemmt soll der Verkehr auf den Autobahnen fließen. Wege, Straßen und Eisenbahnen, welche die Autobahn kreuzen, werden planfrei über- oder unterführt. Harmonisch sollen sich auch die hier erforderlichen Bauwerke in die Landschaft einfügen. Frei von überflüssigem Beiwerk unter Beschränkung der Bauglieder auf das konstruktiv Notwendige ist in Verbindung mit einer edlen Form die im Bilde wiedergegebene Straßenbrücke bei Sauerlach ein Beispiel organischer Gestaltung.

Bild 17. Bauabschnitt München—Landesgrenze. Baustelle Mangfallbrücke vor Beginn der Bauarbeiten. 22. Juli 1934.

Weithin überschaut man das herrliche Bayernland. Am Horizont links die blauen Vorberge. Aus Richtung München kommend der deutlich erkennbare, von Humus und Baumbestand befreite Zug der Autobahn. Dann eine Unterbrechung! — Die 300 m breite und 70 m tiefe Mangfallschlucht!
Ein kühnes Bauwerk wird hier erstehen! Auf zwei mächtigen Eisenbeton-Hohlpfeilerpaaren mit einem mittleren Einzelquerschnitt von 5,5 m im Quadrat und einer Höhe von 60 m wird der stählerne Überbau von 330 m Länge und 22 m Breite (Doppelfahrbahn) ruhen. Die größte Spannweite wird 108 m betragen.

Bild 18. **Bauabschnitt München—Landesgrenze. Baustelle Mangfallbrücke. Ausschachten der Pfeilerbaugrube.**

Der heraufgebrachte Boden wird in Rollkippen beiseitegeschafft. In der Bildmitte ist der untere Teil eines Turmkranes sichtbar. Im Hintergrunde die Trommel einer Betonmischmaschine mit darübergebauter Materialrutsche. Hunderte Tonnen Kies und Zement werden die Pfeiler und Brückenwiderlager verschlingen. Links eine hölzerne Arbeitsbrücke, welche die Verbindung mit der auf der anderen Bachseite liegenden Baustelle herstellt. Rechts unten in der Baugrube ein Galgen mit Beleuchtungskörper — auch nachts wird geschafft, um das Werk zu fördern.

Bild 19. **Bauabschnitt München—Landesgrenze. Baustelle Mangfallbrücke. Gründungsarbeiten im Pfeilerschacht.**

17 m tiefe Baugruben müssen ausgehoben werden, um die Fundamente der gewaltigen Betonpfeiler auf gewachsenem Felsen sicher zu gründen. Hier sieht man Arbeiter tief unten in der Erde beim Ausschachten. In den großen Kübeln wird der gelöste Boden mittels Lastkran nach oben befördert. Stützen und Streben halten die Schalung zum Schutz der Baugrube gegen Einsturz. Durch Röhren wird das Grundwasser abgesogen.

Bild 20. **Bauabschnitt München—Landesgrenze. Baustelle Mangfallbrücke. Die fertigen Pfeiler. 21. November 1934.**

Gleich mächtigen Türmen schauen die beiden fast vollendeten Pfeilerpaare aus dem Talgrund hervor. Bald werden sich die stählernen Balken hinüberschieben, um das weite Tal zu überspannen. In luftiger Höhe wird der Verkehr sicher hinüber und herüber gleiten, und noch in fernen Tagen wird dieses gewaltige



Baustelle Mangfallbrücke
Vor Beginn der Bauarbeiten

Bauabschnitt München–Landesgrenze | Bild 17

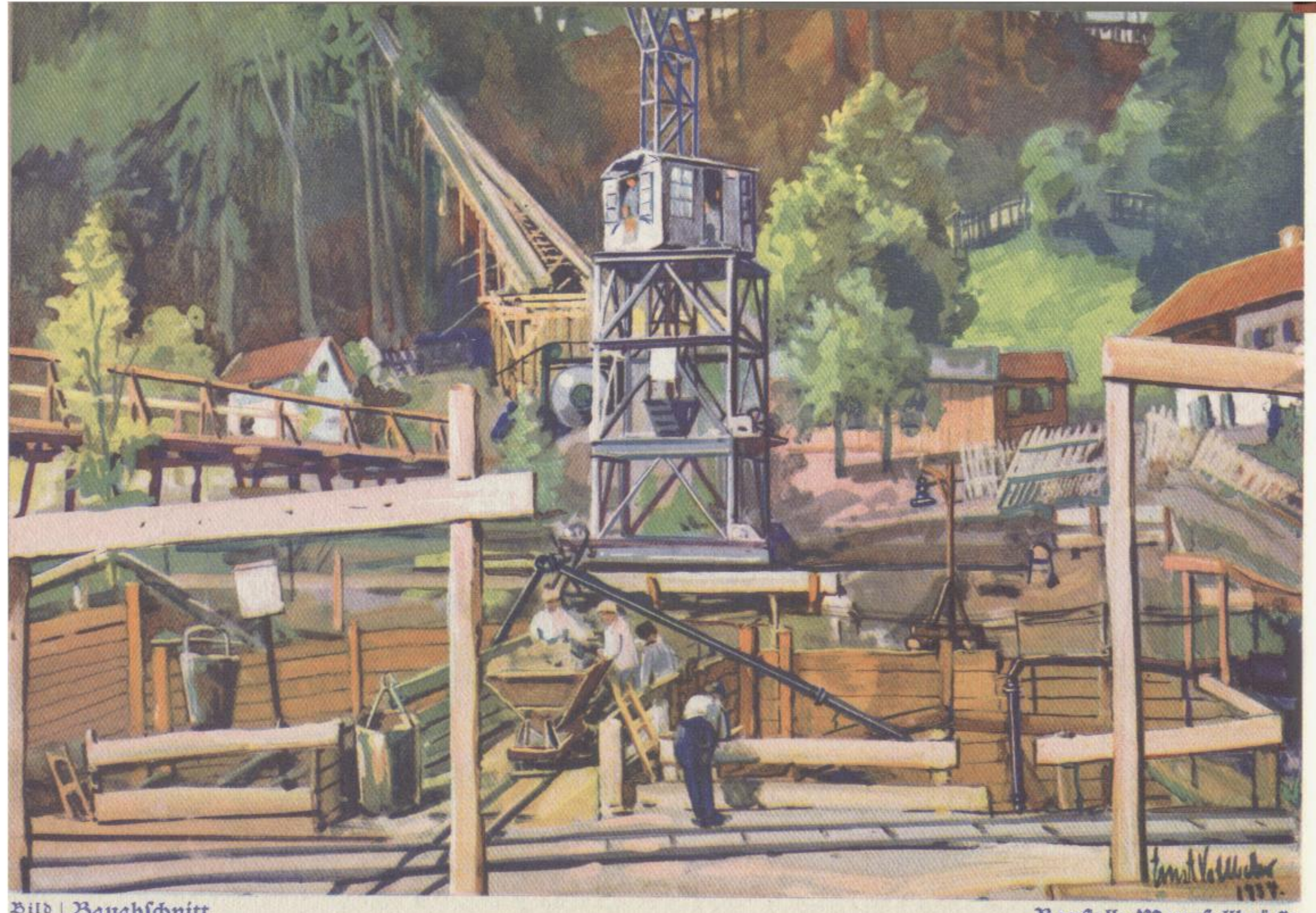
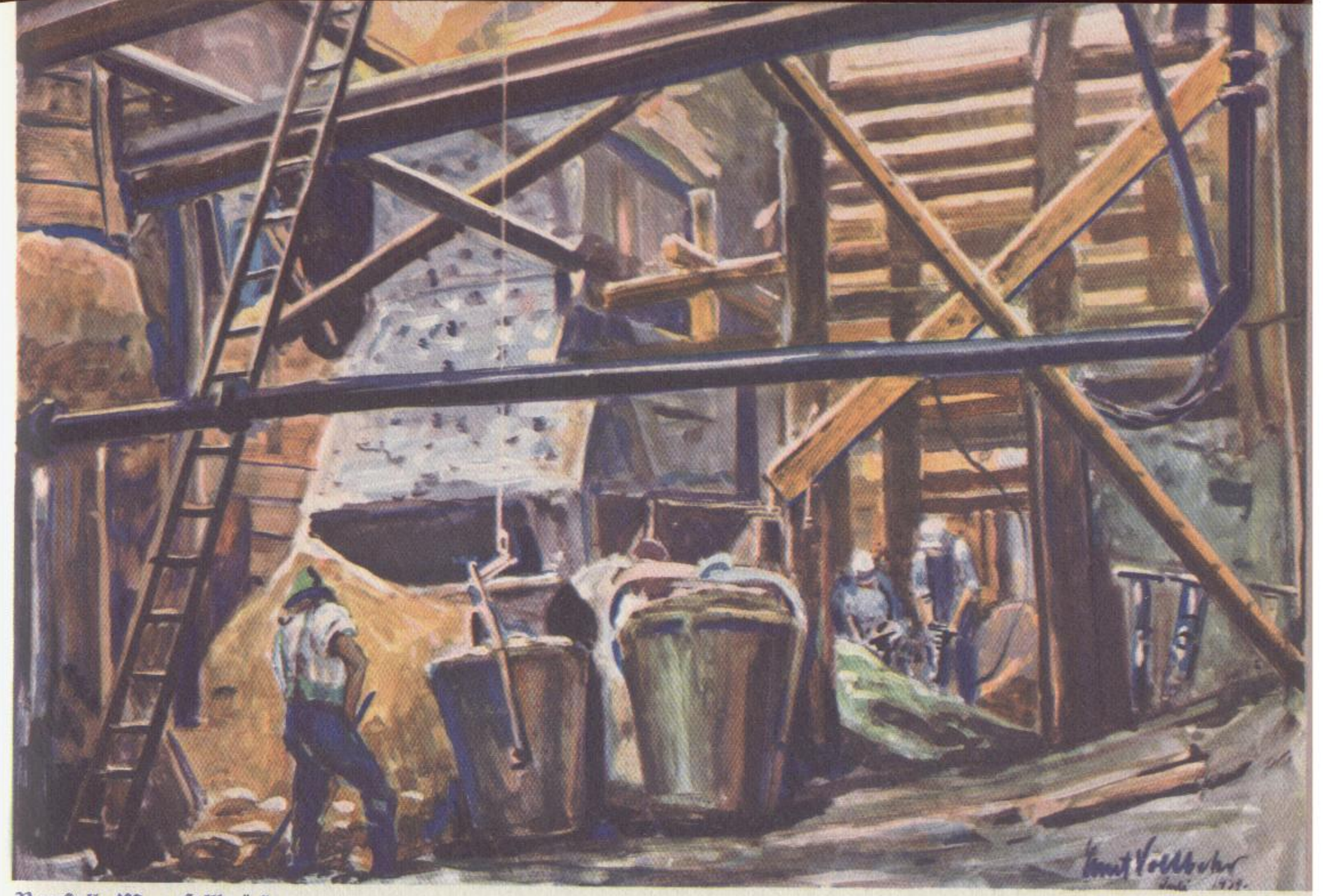


Bild 18 | Bauabschnitt München–Landesgrenze

Baustelle Mangfallbrücke
Ausschachten der Pfeilerbaugrube



Baustelle Mangfallbrücke
Gründungsarbeiten im Pfeilerschacht

Bauabschnitt München–Landesgrenze | Bild 19



Bild 20 | Bauabschnitt München–Landesgrenze

Baustelle Mangfallbrücke
Die fertigen Pfeiler

Bauwerk Zeugnis ablegen von kühnem deutschen Schöpfergeist, von deutscher Schaffenskraft und von dem starken Wollen eines deutschen Mannes — Adolf Hitler.

Bild 21. Bauabschnitt München—Landesgrenze. Innbrücke bei Rosenheim.

Schwer legt sich die Eisenbetonbrücke bei Rosenheim über die milchigen Fluten des Inn. Keine hoch gespannten Bögen, um Schiffsleibern Durchlaß zu gewähren. Zu reißend sind seine Wasser für den Schiffsverkehr. Die 10 m unter Flußsohle gegründeten Pfeiler, die eine Last von 10000 t tragen werden, sind bereits betoniert. Die eine der getrennt überführenden Fahrbahnen ist fertig geschalt. Ein Teil der Eisenarmierung, die insgesamt ein Gewicht von 700 t erreichen wird, ist sichtbar. Bei einer Gesamtlänge von 310 m wird die größte der acht Brückenöffnungen eine Spannweite von 37,5 m haben. Jenseits des Flusses erheben sich trutzig die Berge der Bayerischen Alpen.

Bild 22. Bauabschnitt München—Landesgrenze. Prienbrücke bei Frasdorf.

Soeben ist der stählerne Überbau in einer Länge von 148 m, getragen von drei Doppelpfeilern aus Eisenbeton, fertiggestellt. Der für die Montage von Stahlbrücken so typische Bockkran wird bald verschwunden sein. Das Rot des Mennigeanstrichs der Träger, das sich effektvoll in den munter zu Tal rauschenden Fluten des Prienbachs spiegelt, gibt dem Bild eine besondere Note, wie überhaupt durch das Zusammenklingen von Natur und Technik eine Wirkung von starker Eigenart hervorgerufen wird.

Bild 23. Bauabschnitt Berlin—Stettin. Überquerung des Hohenzollernkanals bei Finowfurt. 4. August 1934.

In einer insgesamt 103 m langen stählernen Balkenbrücke wird hier die Großschiffahrtsstraße Berlin—

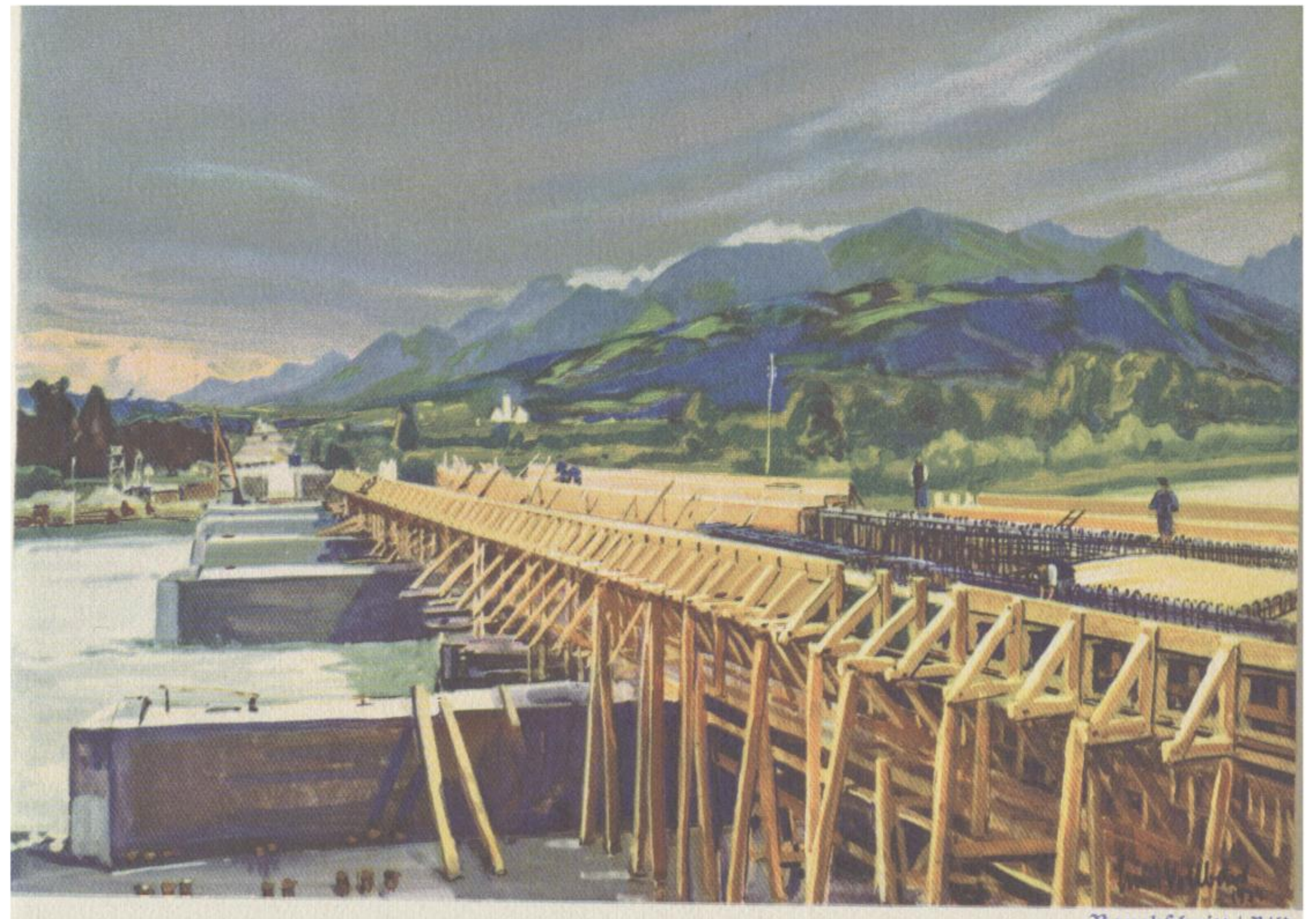
Stettin überquert. Die Boden- bzw. die Grundwasserverhältnisse verlangen die Gründung der beiden Mittelpfeiler im Druckluftverfahren; während am anderen Ufer des Kanals lediglich das Eisengerüst des Sandsenkkastens zu sehen ist, steht am Südufer bereits der fertig betonierte Caisson. Neben den Rampen schlägt die lange Spundwand in den Boden, um eine sichere Führung des Caissons zu ermöglichen. Auf der rechten Seite sehen wir die Werkzeuge und den Raum für die Kompressoranlage.

Bild 24/25. Bauabschnitt Berlin—Stettin. Bau der Brücke über den Hohenzollernkanal. 17. September 1934.

Die Arbeiten sind gegenüber den auf dem Bild 23 dargestellten Stand rüstig vorangeschritten. Zur Erleichterung der Materialzufuhr werden Sand, Kies, Zement, Eisen und Stahl auf dem Wasserwege direkt der Baustelle zugeleitet. Auf dem einen Senkkasten sind bereits die Luftschleusen aufgesetzt, die Absenkung hat begonnen. Im Vordergrund sehen wir die Eisenarmierung für das südliche Widerlager.

Bild 26. Bauabschnitt Berlin—Stettin. Übergang über den Rathsburgsee bei Kilometer 75.

Die Strecke Berlin—Stettin überquert bei Kilometer 75 den Rathsburgsee. Ein herrlicher Fleck Erde ist es, der sich hier dem Beschauer bietet. Stahlblau liegt ein kleiner See inmitten eines märchenhaft schönen Waldes. Weiße und gelbe Wasserrosen säumen das Ufer, die letzten Sonnenstrahlen vergolden die Stämme der Kiefern, bald aber wird die tiefe Stille unterbrochen werden vom rastlosen Schaffen fleißiger Hände, denn über hohen Damm und kühner Brücke soll die Autobahn diesen verträumten Winkel erschließen.



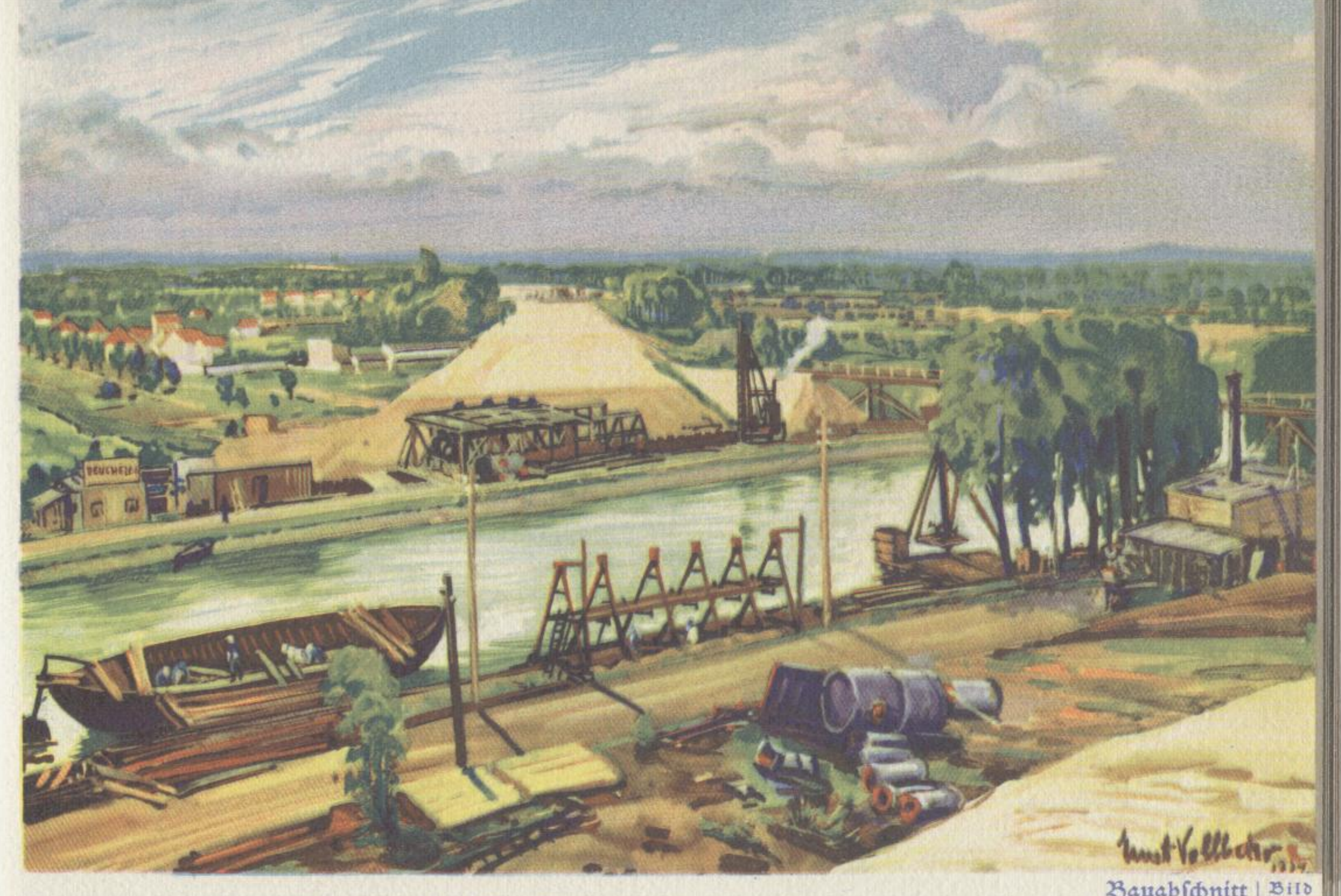
Innbrücke bei Rosenheim

Bauabschnitt München–Landesgrenze | Bild 21



Bild 22 | Bauabschnitt München–Landesgrenze

Prienbrücke bei Frasdorf



Überquerung des Hohenzollernkanals bei Finowfurt

Bauabschnitt Berlin–Stettin | Bild 23

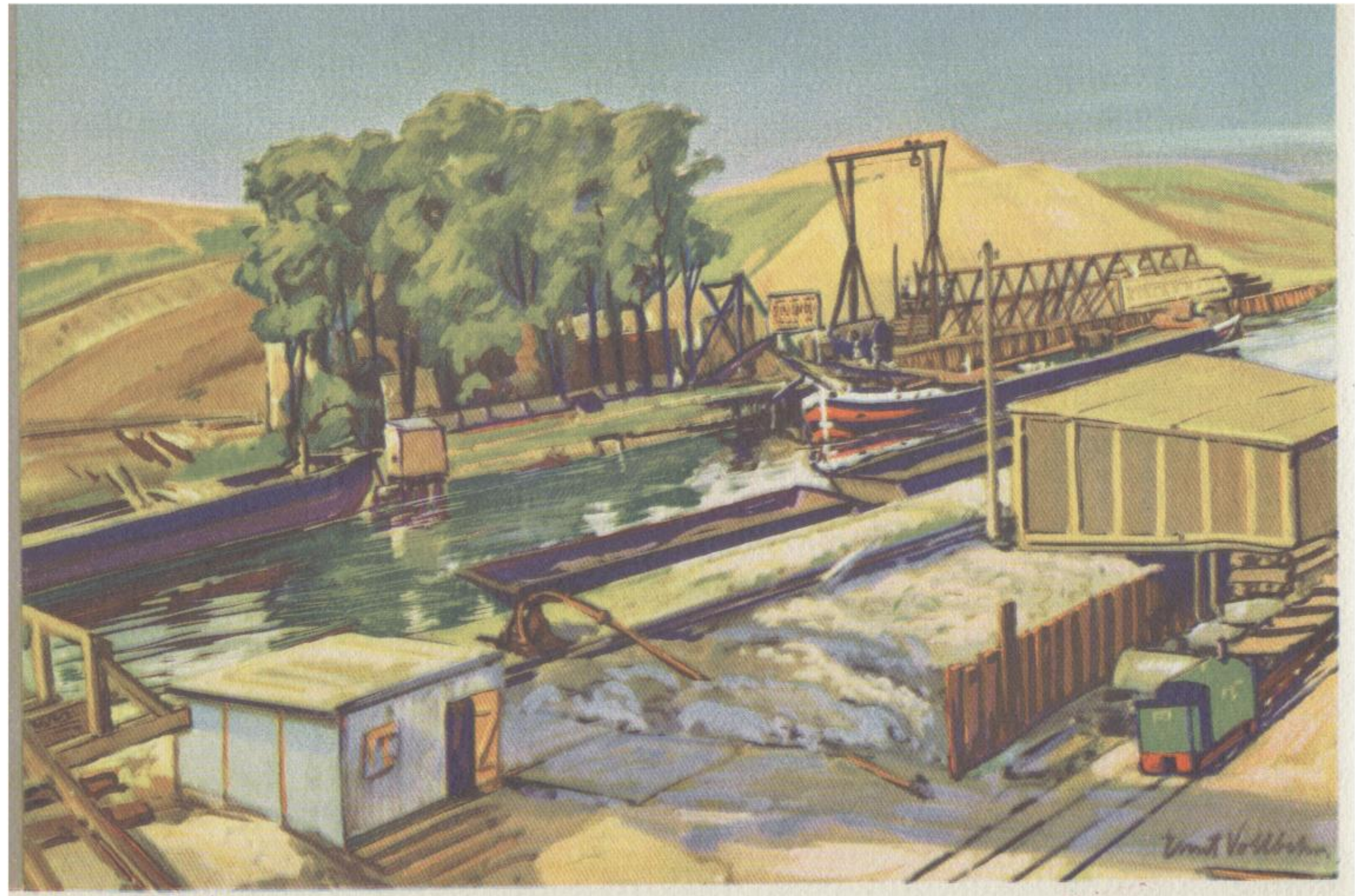


Bild 24 | Bauabſchnitt Berlin–Stettin

Bau der Brücke über



den Hohenzollernkanal

Bauabschnitt Berlin–Stettin | Bild 25



Bild 26 | Bauabschnitt Berlin–Stettin

Übergang über den Ratsburgsee bei km 75

Bild 27. Bauabschnitt Berlin—Stettin, Baustelle Randowbruch, Moorausbub. 7. August 1934.

Bei Kilometer 90 überquert die Autobahn Berlin—Stettin das Randowbruch, ein rund 2 km breites, vollkommen vermoortes Tal, das etwa 30 m tief eingeschnitten ist. Das Moor mit einer Durchschnittsstärke von 3—4 m wird durch den Greifer ausgehoben und mit Sand verfüllt. Zur Trockenhaltung der Baugrube wird das Wasser ständig abgepumpt.

Bild 28. Bauabschnitt Berlin—Stettin. Baustelle Randowbruch. Einbruch des Moors. 13. Oktober 1934.

Die Moorarbeiten sind bisher gut fortgeschritten; plötzlich aber stockt der Betrieb. Der Bagger marschiert keinen Schritt mehr weiter, ein Kubikmeter Schlamm nach dem anderen wird ausgehoben, ohne einen Fortschritt zu merken. Der Schlamm fließt ständig aufs neue in den Schacht nach; plötzlich ein Knistern im Gelände, und rechts und links vom Baggerschnitt lösen sich ungeheure Moormassen und stürzen in einer Fläche von 50 m im Geviert in sich zusammen. Nun müssen erst tiefe Schlitze gegraben werden, mit Sand gefüllt, um auf diese Weise den Zufluß von Schlamm abzudämmen, dann erst kann die Arbeit weitergehen.

Bilder 29/30/31. Bauabschnitt Berlin—Stettin. Baustelle am Obersee.

Kurz nach Bernau wird die Autobahn auf einer langen Stahlbrücke den lieblichen Obersee bei Lanke überqueren. Die Bilder 29 und 30 zeigen die Vorbereitungsarbeiten auf der freigeschlagenen Trasse. Mit Dreibockwinde und Raupenschlepper geht man den mächtigen Baumstümpfen zu Leibe. Die hier besonders schwierigen Bodenverhältnisse geben dem Ingenieur eine harte Aufgabe zu lösen. Für die gelungene Einpassung in die Landschaft zeugt das vom Künstler gemalte Luftbild Nr. 31.

Bild 32. Bauabschnitt Bremen—Hamburg—Lübeck. Mooraushub bei Oslebshausen.

Auch die Hansestädte liegen an den neuen Schlagadern des Verkehrs. Sie werden für die Handelsstädte besondere Bedeutung erhalten, weil sie auch dem Güteraustausch nach den anderen Erdteilen insofern dienen, als sie dem Exporteur bei der schnellen und bequemen Heranschaffung seiner Ausfuhrwaren aus dem Inlande an die Überseedampfer ein wichtiges Hilfsmittel sein werden. Noch herrscht an den Reichsautobahnen, die zu den Hansestädten führen, emsiges Schaffen, noch sind alle Strecken in rüstig fortschreitendem Bauzustand. Die Durchquerung des Blocklandes bei Bremen macht den Aushub von Moor in einer Stärke von 2—4 m auf eine Länge von mehreren Kilometern notwendig. Auf dem Bilde sehen wir den Greifer, der den Mooraushub betätigt. Auf dem teilweise schon geschütteten Planum ist soeben ein Sandzug entladen worden. Das angekippte Material, das teils in 12 km Entfernung aus der Weser gebaggert wurde, verdrängt das ausgehobene Moor nach der Seite. Die im Vordergrund stehenden Arbeiter helfen mit „scharren", und die sich bildende „Suppe" wird dann durch die Schlammpumpe auf das Vorgelände abgepumpt.

Bild 33. Bauabschnitt Bremen—Hamburg—Lübeck. Die Autobahn in der Heide bei Hollinde.

Völlig unberührte deutsche Landschaften wurden durch die Reichsautobahnen dem gesamten Volke erschlossen.

Von dieser Heide schreibt Theodor Storm: „Kein Klang der aufgeregten Zeit drang noch in diese Einsamkeit." Jetzt dauert es aber nicht mehr lange, dann werden die vielen Fahrer dieses blühende Heideidyll mit den Holundern und Kiefernwäldern, mit den alten Räucherkaten und Schafställen mit Begeisterung erleben. Im Mittelgrund des Bildes wird ein alter Landweg über die Reichsautobahn hinweggeführt. Man sieht links und rechts schon die aufgeworfenen Sanddämme.



Baustelle Randowbruch, Mooraushub

Bauabschnitt Berlin–Stettin | Bild 27



Bild 28 | Bauabschnitt Berlin–Stettin

Baustelle Randowbruch, Einbruch des Moors



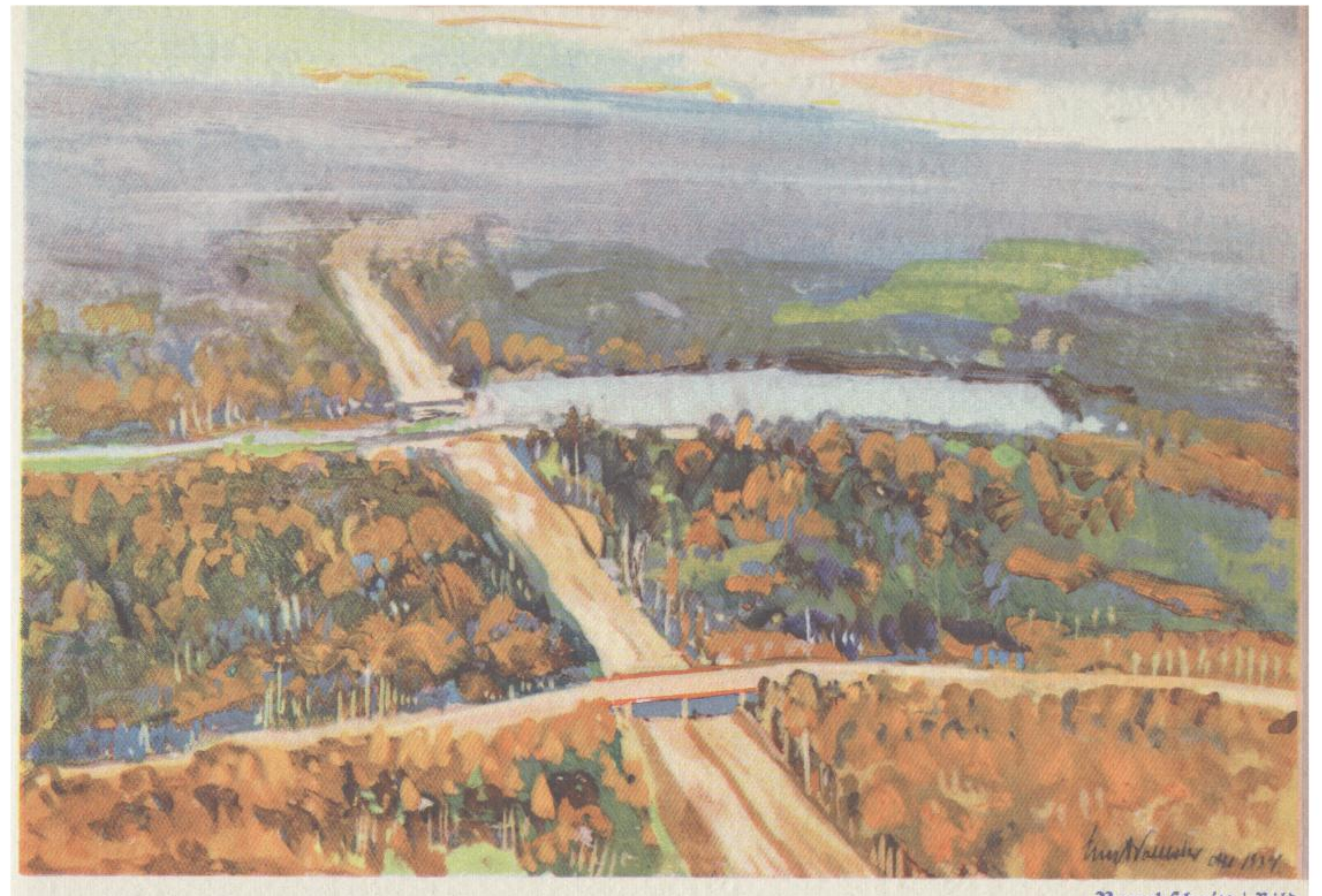
Am Obersee bei Lanke

Bauabschnitt Berlin–Stettin | Bild 29



Bild 30 | Bauabſchnitt Berlin–Stettin

Bauſtelle am Oberſee



Autobahn am Obersee bei Lanke, Flugbild

Bauabschnitt Berlin–Stettin | Bild 31



Bild 32 | Bauabschnitt Bremen–Hamburg–Lübeck

Mooraushub bei Oslebshausen



Die Autobahn in der Heide bei Hollinde

Bauabschnitt Bremen–Hamburg–Lübeck | Bild 33



Bild 34 | Bauabschnitt Bremen–Hamburg–Lübeck

Moorarbeiten bei Wümmingen

Bild 34. Bauabschnitt Bremen—Hamburg—Lübeck. Moorarbeiten bei Wümmingen.

In dieser Moorgegend wird die bewachsene Oberfläche, wie im Vordergrund des Bildes zu sehen, in langen Streifen umgepflügt, um später wieder als Belag für die entstehenden Böschungen gebraucht zu werden. Das darunter befindliche Erdreich wird in Loren verladen, abtransportiert und zu großen Haufen gelagert. Durch Kunstdünger und häufiges Umlagern wird es zu wertvollem Humus für den Mittelstreifen umgewandelt. Auf der ganzen 24 m breiten Bahnstrecke muß das Moor völlig entfernt und durch Sand ersetzt werden. Bei diesem tiefen Mooraushub ist man hier auf uralte, aus der Germanenzeit stammende quadratförmige Ausschachtungen im Raseneisenstein gestoßen. Im Hintergrund steht das Lehrgerüst für die über die Autobahn zu führende Straße von Ottersberg nach Wümmingen.

Bild 35. Bauabschnitt Bremen—Hamburg—Lübeck. Pfeilergründung für die Bahnunterführung bei Hollenstedt.

Die Reichsautobahn soll hier unter der Eisenbahn unterführt werden. Die Gleise der Reichsbahn sind mit einer Behelfskonstruktion aufgehängt, damit der Verkehr während des Baues nicht gehindert ist. Eben fährt der Materialzug über das Gleis, der das Baumaterial, gelben Sand und blauen Split, heranbringt. Tief unten in der von Eisenträgern abgestützten Baugrube sind Maurer beim Aufsetzen der Klinkerziegelwände, mit Teerbindung, beschäftigt, die das Bauwerk gegen das säurehaltige Moorwasser zu schützen haben.

Bild 36. Bauabschnitt Bremen—Hamburg—Lübeck. Blick auf Hamburg von der Straßenüberführung bei Marienthal.

Dieses Baubild zeigt die Erdarbeiten und die Straßenüberführung kurz vor Hamburg. Ein breiter Mittel-

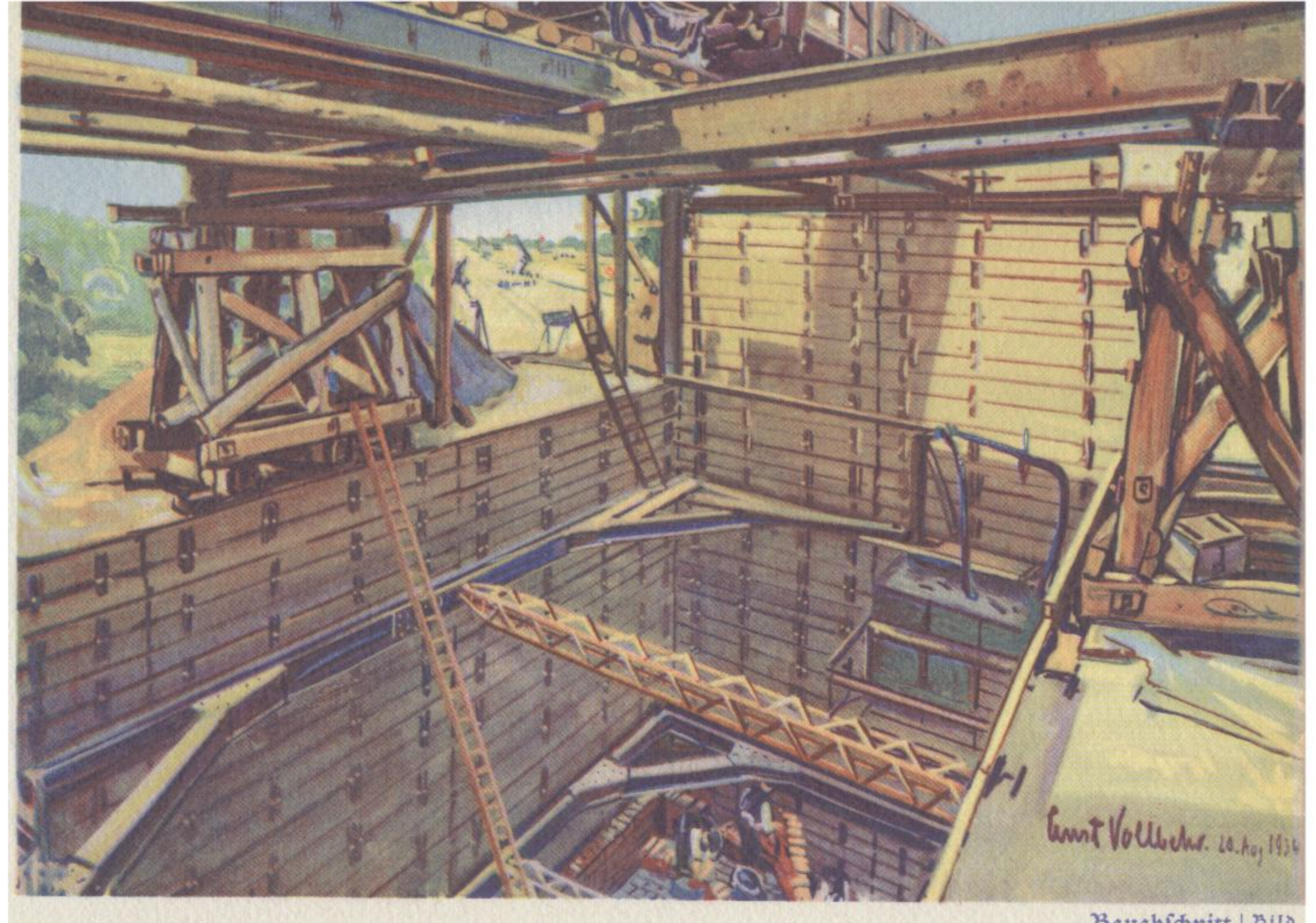
streifen ist vorläufig noch stehengeblieben, da dies für das Heranbringen des Baumaterials für den Kunstbau nötig war. Bald wird der Raum aber verschwinden, und die ganze Breite der beiden nebeneinander nur durch einen 5 m breiten bepflanzten Mittelstreifen getrennten Fahrbahnen wird sichtbar werden. Links im Bilde hunderte gleichmäßige Siedlungsbauten. Da das Bild am 19. August gemalt wurde, flattern noch unsere nationalsozialistischen Fahnen, und auf den Plakaten steht als Wahlparole: „Ein Führer, ein Volk, ein Ja."
Im Hintergrund die charakteristische Stadtsilhouette Hamburgs mit seinen vielen grünleuchtenden Kirchtürmen, denen die Reichsautobahn entgegenstrebt.

Bild 37. Bauabschnitt Bremen—Hamburg—Lübeck. Blick in das Travetal bei Reecke.

Auch hier müssen für den Bau der Reichsautobahn, da das ganze Terrain sehr hügelig ist, große Erdmassen bewegt werden. Im Hintergrund führt die Chaussee Hamburg—Lübeck. Die Reichsautobahn wird unter ihr hindurchgeführt. Herrliche Alleebäume mußten leider geopfert werden, werden aber gleich nach Vollendung der Erdbewegungen, wo angängig, durch neue ersetzt. In der Mitte des Bildes war Moorgelände. Das Moor mußte ausgehoben, ein Bach durch gewaltige Röhren unterführt und die Baustelle mit festgestampftem Sand angefüllt werden. Rechts schaut man ins malerische Travetal mit der Stadtsilhouette der Hansastadt Lübeck.

Bild 38. Bauabschnitt Leipzig—Bayreuth. Vermessungsarbeiten im Forst Klosterlausnitz am Wolfdickicht.

Auch in Richtung Berlin—Leipzig—Bayreuth—München werden die neuen Schnellbahnen des Kraft-



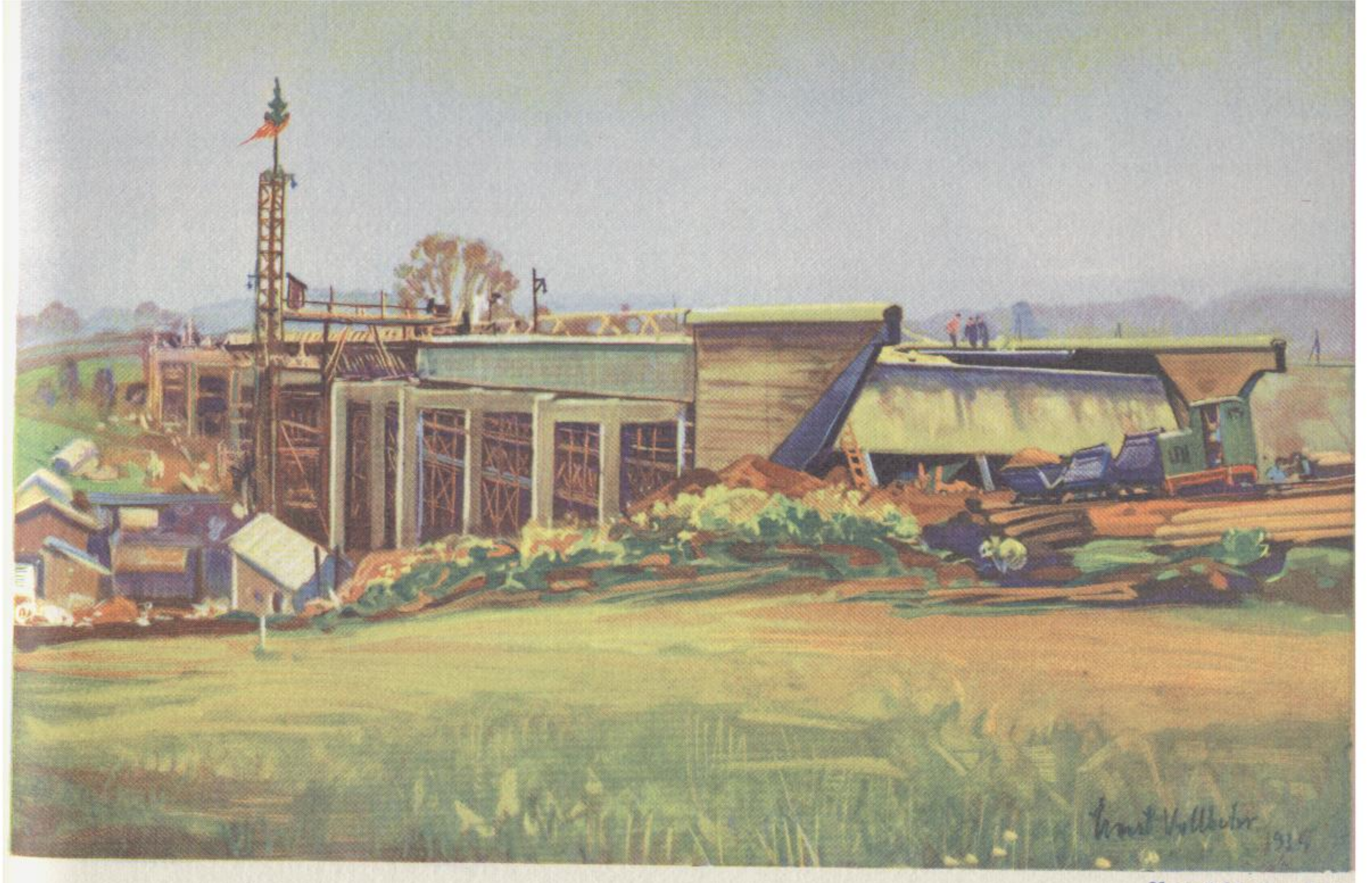
Pfeilergründung für die Bahnunterführung bei Hollenstedt

Bauabschnitt Bremen–Hamburg–Lübeck | Bild 35



Bild 36 | Bauabschnitt Bremen–Hamburg–Lübeck

Blick auf Hamburg von der Straßenüberführung bei Mariental



Blick in das Travetal bei Reecke

Bauabschnitt Bremen–Hamburg–Lübeck | Bild 37



Bild 38 | Bauabschnitt Leipzig–Bayreuth

Vermessungsarbeiten im Forst Klosterlausnitz am Wolfdickicht



Waldarbeiten des Arbeitsdienstes bei Hermsdorf

Bauabschnitt Leipzig–Bayreuth | Bild 39

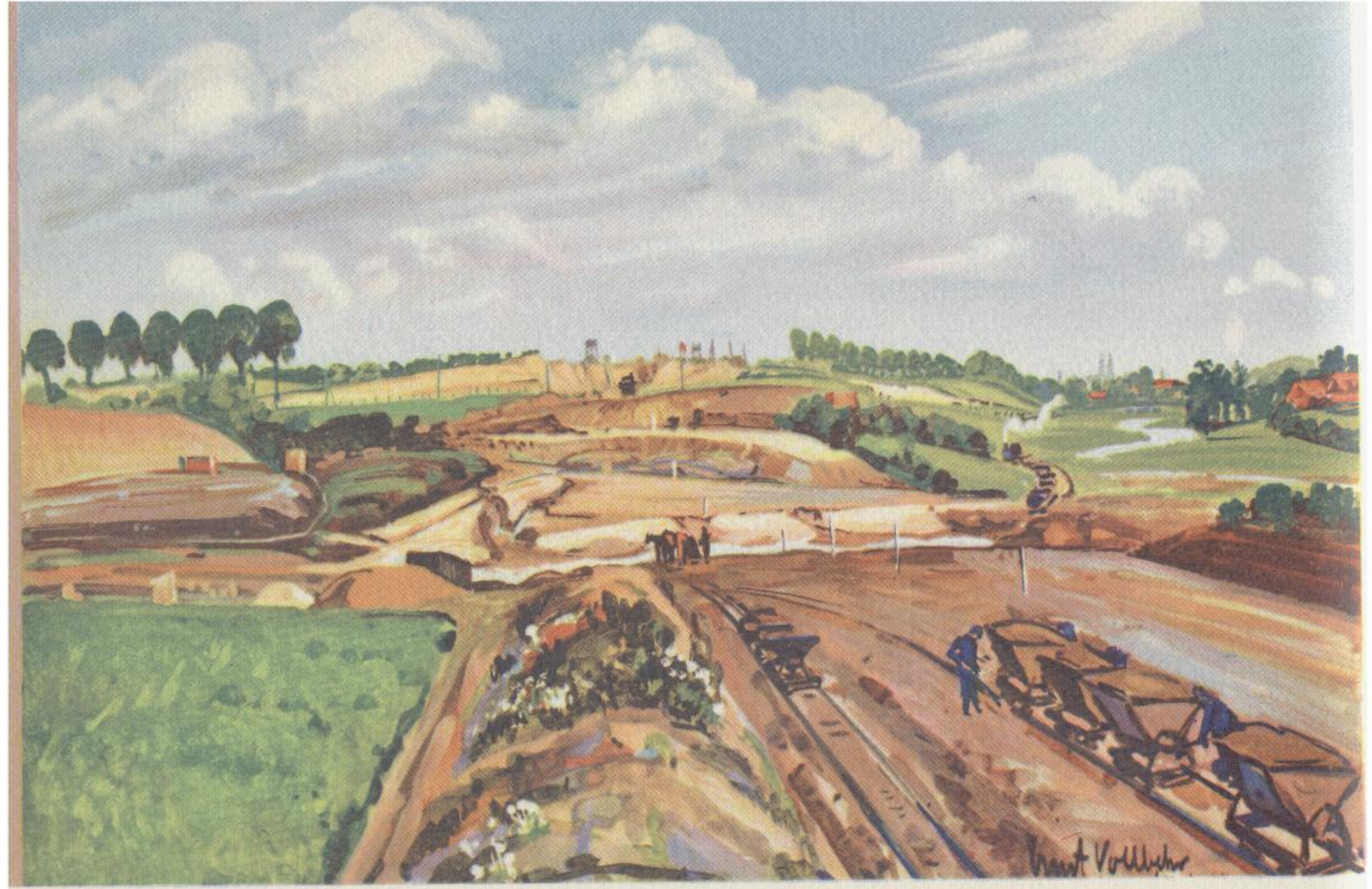


Bild 40 | Bauabschnitt Stuttgart–Ulm

Talübergang bei Denkendorf

verkehrs führen als direkte Verbindung des Südens mit dem Norden. Durch thüringische Landschaftsschönheit, durch sächsische Industriegebiete werden die Fahrbahnen ziehen. Noch ist auch hier alles im Werden und Wachsen.

Ehe die eigentlichen Bauarbeiten der Autobahn in Angriff genommen werden, sind umfangreiche Vorarbeiten, insbesondere Vermessungsarbeiten, notwendig. Das Bild zeigt, wie im Zuge der Achse der zukünftigen Autobahn ein Waldstreifen herausgeschlagen ist, der zur Festlegung der Achse dient.

Bild 39. Bauabschnitt Leipzig—Bayreuth. Waldarbeiten des Arbeitsdienstes bei Hermsdorf.

Auch der Arbeitsdienst hat teil an dem großen Werke des Baues der Reichsautobahnen. Insbesondere wird er zu Arbeiten wie Kompostbereitung, Abziehen von Mutterboden, Rodungen usw. eingesetzt. Das Bild zeigt eine Gruppe Arbeitsdienstleute mit der Beräumung des Waldbodens beschäftigt.

Bild 40. Bauabschnitt Stuttgart—Ulm. Talübergang bei Denkendorf.

Im Süden des Reiches wird von fleißigen Händen der Autobahn der Weg bereitet. Auch hier setzte die Natur Hindernisse in den Weg, die aber geniale Ingenieurkunst mit imposanten Bauten überbrückt. Bei Denkendorf mußten zwei Höhenzüge verbunden werden. So entstand hier ein Talübergang in einer Länge von 184 m. Schlank und schön streben die Träger der einen Fahrbahn bereits aus dem Tale herauf, während die andere Hälfte der Brücke schon weitere Baufortschritte gemacht hat. Ein Richtbaum thront als sichtbarer Ausdruck der Freude über das Gelingen des Werks und Verbundenheit der Arbeiter mit ihrem Schaffen.

Auch hier wieder ein Beispiel der Rücksicht der Bauingenieure auf die Schönheiten des Landes, denn der Baum, dessen Krone sich hinter dem Bauwerk emporhebt, lag im Zuge der ursprünglich geplanten

Trasse. Nicht aber das Beil, sondern die Ehrfurcht vor der Heimat siegte; die Trasse wurde verlegt, der Baum lebt den Fahrern der fertiggestellten Autobahn ebenso wie den Bewohnern zur Freude.

Bild 41. Bauabschnitt Stuttgart—Ulm. Baustelle der Sulzbachbrücke.

Im Sulzbachtal, im Zuge der gleichen Strecke wird der Bau einer weit kühneren Brücke vorbereitet. Sie wird wohl die letzte Steigerung einer hoch liegenden Balkenbrücke sein, die das Tal in einer Länge von 367 m überspannt und den Fahrern später einen wundervollen Ausblick in das herrliche Land und auf die im Hintergrunde liegenden Höhenzüge der Schwäbischen Alb bieten. Noch zeigt die Baustelle nichts von dem herrlichen Bauwerk, sondern mahnt daran, daß viele Arbeiter der Faust und der Stirn nötig sind bis zur Vollendung.
Jenseits in dem bewaldeten Hügel sind die Bäume bereits gefällt. Man erkennt den Weg der Brücke, die in einer Höhe von 40 m über der Talsohle hinwegführen wird. Der Grund, auf dem die Pfeiler des Viadukts ruhen werden, besteht aus Knollenmergel, der leicht zu Erdrutschungen neigt. Deshalb sind für die Gründung der Pfeiler besondere Vorkehrungen notwendig. Welche Ausmaße an Vorarbeiten für die Fundamente, deren Unterkanten 10 m unter der Erdoberfläche liegen, erforderlich machten, ersieht man daran, daß eine Spundbohlenwand eines dieser Teilfundamente insgesamt 70 t wiegt. Der Aushub eines Teilfundamentes betrug 800 cbm Erde.

Bild 42. Bauabschnitt Dresden—Chemnitz. Abstieg der Autobahn nach Dresden-Radebeul.

Dem von Chemnitz kommenden Kraftfahrer bietet sich unmittelbar vor Dresden ein eindrucksvolles Bild. Vor ihm liegt im Elbtal Dresden. Zwischen den Häusern blitzt hier und da die Elbe auf. Am Horizont



Baustelle der Sulzbachbrücke

Bauabschnitt Stuttgart–Ulm | Bild 41



Bild 42 | Bauabschnitt Dresden—Chemnitz

Abstieg der Autobahn nach Dresden-Radebeul



Baustelle der Saubachbrücke

Bauabschnitt Dresden–Chemnitz | Bild 43



Bild 44 | Bauabschnitt Dresden–Chemnitz

Blick in das Triebischtal von der Achse der Autobahn

sind die herrlichen Ausflugsorte von Dresden: die Lößnitz, die Heide und die Sächsische Schweiz, zu sehen. Die Autobahn zieht sich von den Wilsdruffer Höhen in kühner, aber doch schmiegsamer Linienführung mit einem Gefälle von 1:19 ins Tal hinab. Im Vordergrund sieht man die im Gange befindlichen Erdarbeiten; deutlich sind die beiden Fahrbahnen mit dem Mittelstreifen zu erkennen.

Bild 43. Bauabschnitt Dresden—Chemnitz. Baustelle der Saubachbrücke.

Die Reichsautobahn Dresden—Chemnitz—Meerane kreuzt an vielen Stellen infolge ihrer Ost-West-Lage die vom sächsischen Erzgebirge nach Norden zu laufenden, tief eingeschnittenen Flußtäler und Bachläufe.

Im vorliegenden Bilde ist der Baubeginn für die Überbrückung des Saubachtales wiedergegeben. Auf hohen Pfeilern wird die Autobahn von einem Hang zum andern geführt. Im Tale unten sieht man umfangreiche Gerüste und Baustelleneinrichtungen, die für die Gründungen und Herstellung der hohen Betonbrückenpfeiler notwendig sind. Besondere Schwierigkeiten waren gerade an dieser Stelle wegen des schlechten im Tale vorhandenen Baugrundes zu überwinden.

Bild 44. Bauabschnitt Dresden—Chemnitz. Blick in das Triebischtal von der Achse der Autobahn.

Nach den ersten Entwürfen sollte die Autobahn in das auf dem Bilde dargestellte liebliche Triebischtal gelegt werden. Die beim Entstehen der Reichsautobahnen mitwirkenden Landschaftsberater veranlaßten jedoch die Verlegung der Autobahn an dieser Stelle nach den Höhen am Rande des Tales. Der Autofahrer wird dadurch auf längerer Strecke einen herrlichen Ausblick auf das schöne, der deutschen Landschaft erhaltene Triebischtal haben.

Bild 45. Bauabschnitt Dresden—Chemnitz. Die Reichsautobahn zwischen Kaltofen und Berbersdorf.

Ein für Sachsen charakteristisches Landschaftsbild. Im Hintergrund zieht sich zwischen Wiesen und Feldern die Autobahn von den Berbersdorfer Höhen nach dem Tale der Großen Striegis zu. Deutlich sind am Steilhang der Großen Striegis die roten Hakenkreuzfähnchen, als Kennzeichen der zukünftigen Linienführung der Reichsautobahn, zu erkennen. Im kühnen Sprung wird dort das Flüßchen in beträchtlicher Höhe überquert.

Bild 46. Bauabschnitt Dresden—Chemnitz. Das Tal der Großen Striegis an der künftigen Autobahnbrücke.

Das Bild gibt eins der idyllischsten und schönsten Täler wieder, die von der Reichsautobahn Dresden—Chemnitz—Meerane erschlossen werden. Um die Unberührtheit des Tales nicht zu stören, wird hier die Autobahn unter Benutzung der beiden rechts und links an den Talhängen sichtbaren Felsen überführt. Dem Autofahrer bietet sich später von der Brücke aus ein herrlicher Blick auf die sich unten im Tale dahinschlängelnde Striegis.

Bild 47. Bauabschnitt Dresden—Chemnitz. Die Trasse der Reichsautobahn im Zellaerwald.

Einförmige Strecken werden den Kraftfahrer anstrengen und leicht ermüden. Längere Strecken im Wald bedeuten daher für den Autofahrer Entspannung und Erholung. Deshalb wurde die Autobahn bei Nossen durch den Zellaer Wald gelegt. Gleichzeitig wurde dadurch auch landwirtschaftlich hochentwickelter Grund und Boden, durch den die Autobahn erst geführt werden sollte, geschont. Auf dem Bilde



Die Reichsautobahn zwischen Kaltofen und Berbersdorf

Bauabschnitt Dresden–Chemnitz | Bild 45



Bild 46 | Bauabschnitt Dresden–Chemnitz

Das Striegistal an der künftigen Autobahnbrücke



Die Trasse der Reichsautobahn im Zellerwald

Bauabschnitt Dresden–Chemnitz | Bild 47



Bild 48 | Bauabschnitt Dresden–Chemnitz

Blick von der Trasse der Autobahn auf Chemnitz



Die Autobahn am Viadukt bei Borna

Bauabschnitt Dresden–Chemnitz | Bild 49

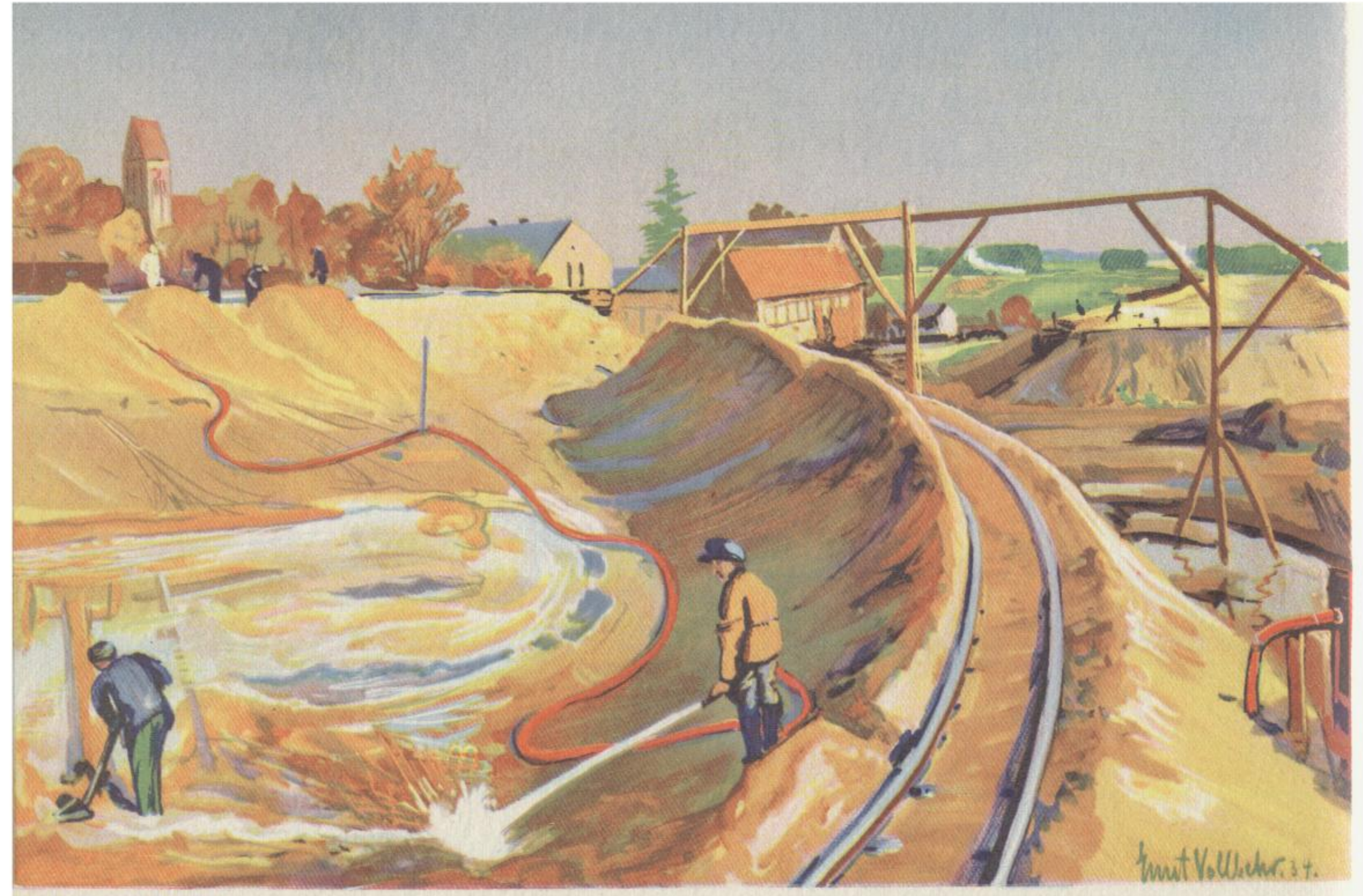


Bild 50 | Bauabschnitt Berlin–Hannover

Dammschüttung in der Ortschaft Grebs

sehen wir einen Teil der 4 km langen geraden Strecke im Zellaer Walde längs einer Schneise, die für die Linienführung richtunggebend war. Im Vordergrund ist ein Schürfloch zu sehen. Es soll wie bei allen Straßenbauten über die Untergrundverhältnisse Aufschluß geben.

Bild 48. **Bauabschnitt Dresden—Chemnitz. Blick von der Trasse der Autobahn auf Chemnitz.**

Von den Höhen bei Glösa steigt die Autobahn in das Chemnitzbachtal hinab und windet sich im Bahrebachtal nach dem Rabensteiner Forst zu. Deutlich sieht man hier, wie die Autobahn sich im Bahrebachtal durch den Reichsbahnviadukt der Linie Chemnitz—Wittgensdorf hindurchschlängelt. Links, in der Geländemulde, liegt die sächsische Industriestadt Chemnitz mit ihren vielen Türmen und Fabrikschornsteinen. In der Mitte des Bildes, im Hintergrunde, fällt der Bismarckturm auf, der ein beliebter Ausflugsort der Chemnitzer Bevölkerung ist.

Bild 49. **Bauabschnitt Dresden—Chemnitz. Die Autobahn am Viadukt bei Borna.**

Die Pfeilerstellung der Eisenbahnbrücke war glücklicherweise so, daß jede der beiden Fahrbahnen durch eine Brückenöffnung geführt werden konnte. Der zwischen diesen beiden Öffnungen befindliche Pfeiler kommt gerade auf den begrünten Mittelstreifen zu stehen. Die Autobahn liegt an dieser Stelle in einer Kurve und ist daher einseitig überhöht. Wir erkennen deutlich im Vordergrunde des Bildes die Holzlehren, die die schräge Lage des Zwischenstreifens veranschaulichen, denn dieser muß von der erhöhten äußeren Kante der einen Fahrbahn zu der tiefer liegenden inneren der anderen Fahrbahn verzogen werden.

Bild 50. Bauabschnitt Berlin—Hannover. Dammschüttung in der Ortschaft Grebs.

Die Autobahn wird hier mittels einer Eisenbetonbrücke über die Dorfstraße in Grebs hinweggeführt. Im Vordergrund sehen wir das Kipp-Spül-Verfahren. Der Sand wird mittels Wasserstrahl verspült, um so einen möglichst dichten Untergrund zu erzielen.

Bild 51. Bauabschnitt Berlin—Hannover. Abstieg der Reichsautobahn von der Hohen Börde ins Elbtal bei Magdeburg.

Das Bild zeigt die Linienführung der Autobahn durch die Magdeburger Hohe Börde hinab ins Elbtal. Der Rübenbau hat diese Landschaft zur baumlosen Öde gemacht. Schwerer lehmiger Boden wehrt sich gegen Schippe und Greifer, für den Fahrer aber wird der Blick auf die Stadt Magdeburg mit ihren vielen Doppeltürmen und auf die glitzernde Elbe zum Genuß.

Bild 52. Bauabschnitt Berlin—Hannover. Die Autobahn im Mesterberger Forst bei Lehre.

Bei Kilometer 263 schneidet auf etwa 200 m die Autobahn Posidonienschiefer an. Um ein Rutschen des Dammes in dem hier vorhandenen Gefälle zu verhindern wird der Posidonienschiefer gegen den Damm durch eine Bitumendecke abgeschlossen, die eine Verwitterung des Schiefers und Bildung einer Gleitfläche durch eindringendes Wasser verhütet.



Abstieg der Reichsautobahn von der Hohen Börde ins Elbetal bei Magdeburg

Bauabschnitt Berlin–Hannover | Bild 51

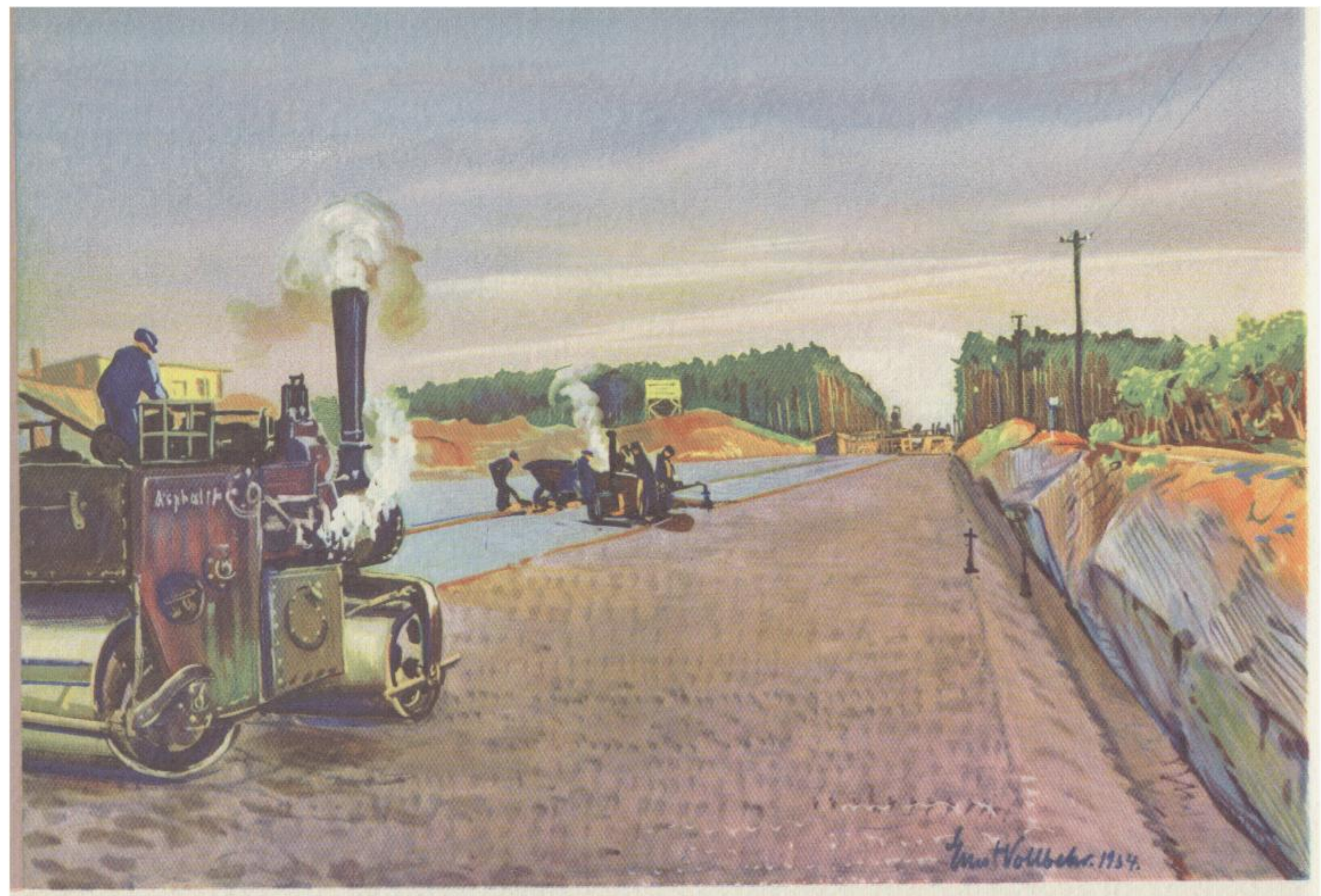


Bild 52 | Bauabschnitt Berlin–Hannover

Die Autobahn im Mesterbergerforst bei Lehre



Die Autobahn auf der Schachthorst bei Dibbesdorf

Bauabschnitt Berlin–Hannover | Bild 53

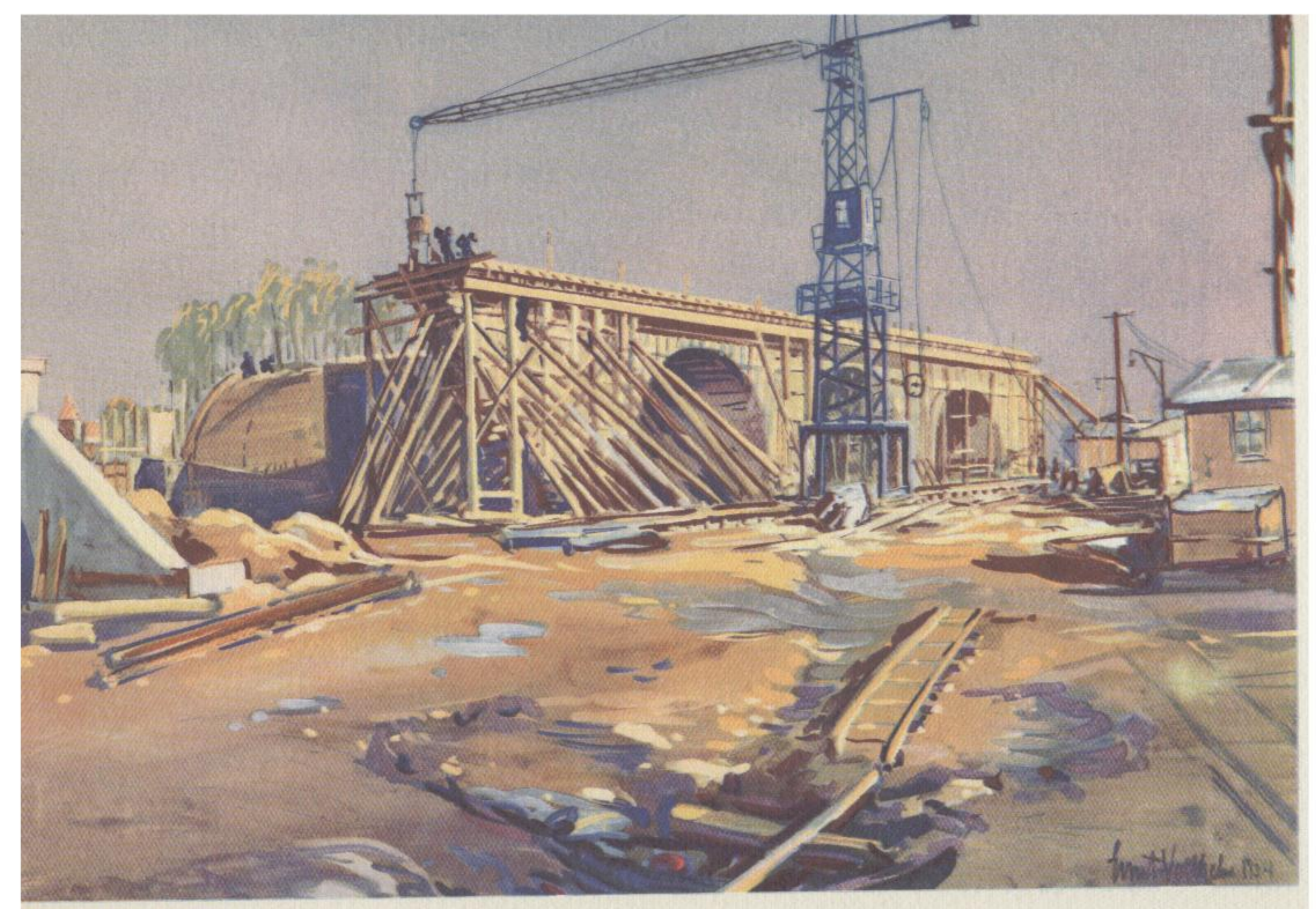


Bild 54 | Bauabschnitt Berlin–Hannover

Schunterbrücke bei Hondelage

Bild 53. Bauabschnitt Berlin—Hannover. Die Autobahn auf der Schachthorst bei Dibbesdorf.

Bei Kilometer 255 schmiegt sich die Autobahn der sanften Neigung eines landschaftlich reizvollen Wiesentales an. Die Dämme sind weit in das Gelände hineingezogen und vermeiden so ein hartes Zerschneiden des Talbeckens.

Bild 54. Bauabschnitt Berlin—Hannover. Schunterbrücke bei Hondelage.

Die grossen Bögen des Schunterüberganges bei Kilometer 257 gewähren einen freien Blick von Hondelage durch das Schuntertal. Die erste Hälfte der Bögen sind betoniert. Die Lehrgerüste sind abgesenkt und zwecks Wiederverwendung für die zweite Hälfte der Bögen zurückgezogen worden.
Auf dieser Strecke stieß man bei den Grabungsarbeiten auf ein riesiges spätbronzezeitliches Gräberfeld, auf einen außergewöhnlich reichen Bestattungsplatz frühgermanischer Siedler. Man zählte mehr als 417 Bestattungen und fand vieles aufschlußgebendes Material von geschichtlicher Bedeutung. Straßen der Zukunft vermitteln Einblick in die Vergangenheit.

Bild 55. Die Deutsche Alpenstraße. Blick vom Mauthhäusel in die Weißbachschlucht.

Sprengschüsse dröhnen durch die Weißbachschlucht! Aus aufquirlenden Staubwolken schlägt prasselnd das gelöste Gestein hernieder. Schwielige Fäuste wettergebräunter Arbeitsmänner greifen zu. Keuchend mit schwerer Last ächzt eine Feldbahn über holprige Gleise. Hoch oben in den Felsen, staubbedeckt, stehen die Bohrleute, unverdrossen die ohrenbetäubend ratternden Preßluftwerkzeuge gegen die Feldwand stemmend.

Hier baut man an der Deutschen Alpenstraße!
Von Ost nach West vorbei an reißenden Gebirgsbächen, an steilen Schluchten über Täler und Höhen wird sie die deutsche Alpenkette in ihrer ganzen Länge durchstoßen. Sie wird dem Wanderer und Reisenden berückenden Zauber und die Wunder der gewaltigen Bergwelt vermitteln.

Bild 56. **Die Deutsche Alpenstraße. Baustelle an der Hochwand.**

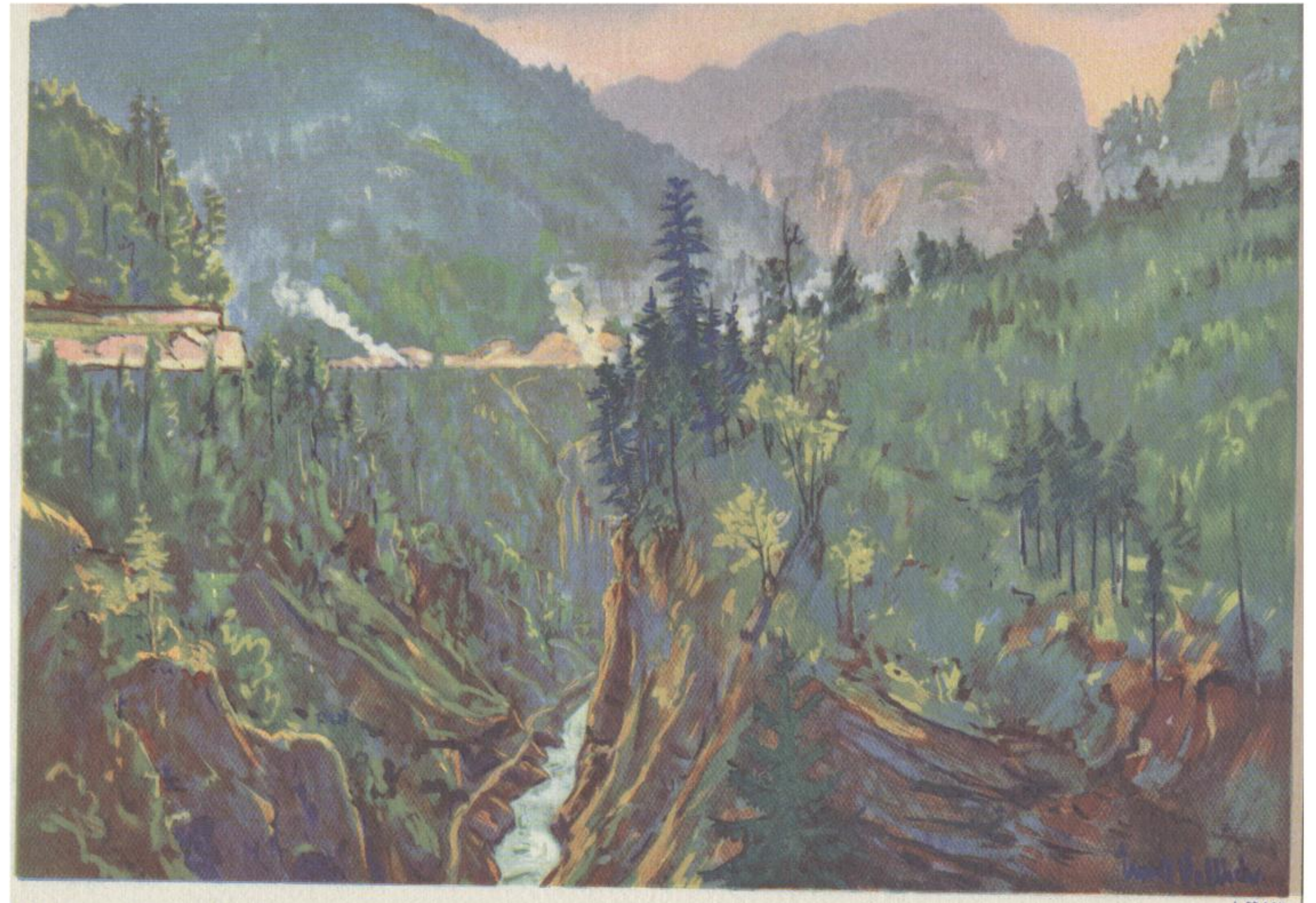
Nicht immer findet die Straße beim Anstieg in die Berge an den steil abfallenden Felswänden natürlichen Halt. Oft müssen schwierige Kunstbauten errichtet werden.
Das Bild zeigt die Arbeiten an einer Stützmauer. Mittels Winde und Schwenkkran, von Hand betrieben, werden Bauholz, Mörtel und Steine an den Ort ihrer Verwendung gebracht. Umsicht und Mut sind bei Durchführung dieser gefährlichen Arbeiten erforderlich. Die Gewissenhaftigkeit des Werkmannes bei Ausführung dieser Arbeiten ist für den Wert und Bestand der Straße sowie die Sicherheit des Straßenbenutzers von größter Bedeutung.

Bild 57. **Die Deutsche Alpenstraße. Fertige Stützmauer an der Hochwand.**

An gähnendem Abgrund vorbei führt hier die Straße, von der nun fertigen Stützmauer sicher gehalten. Als Ersatz für die 400jährige, beim Absprengen der Felsen freigelegte Soleleitung nach Bad Reichenhall, wird eine neue Rohrleitung eingebaut.

Bild 58. **Die Deutsche Alpenstraße. Sprengstelle über der alten Salzstraße bei Jettenberg.**

Noch donnert das Echo der Sprengschüsse in den Bergen, noch kaum hat sich das niederprasselnde Ge-



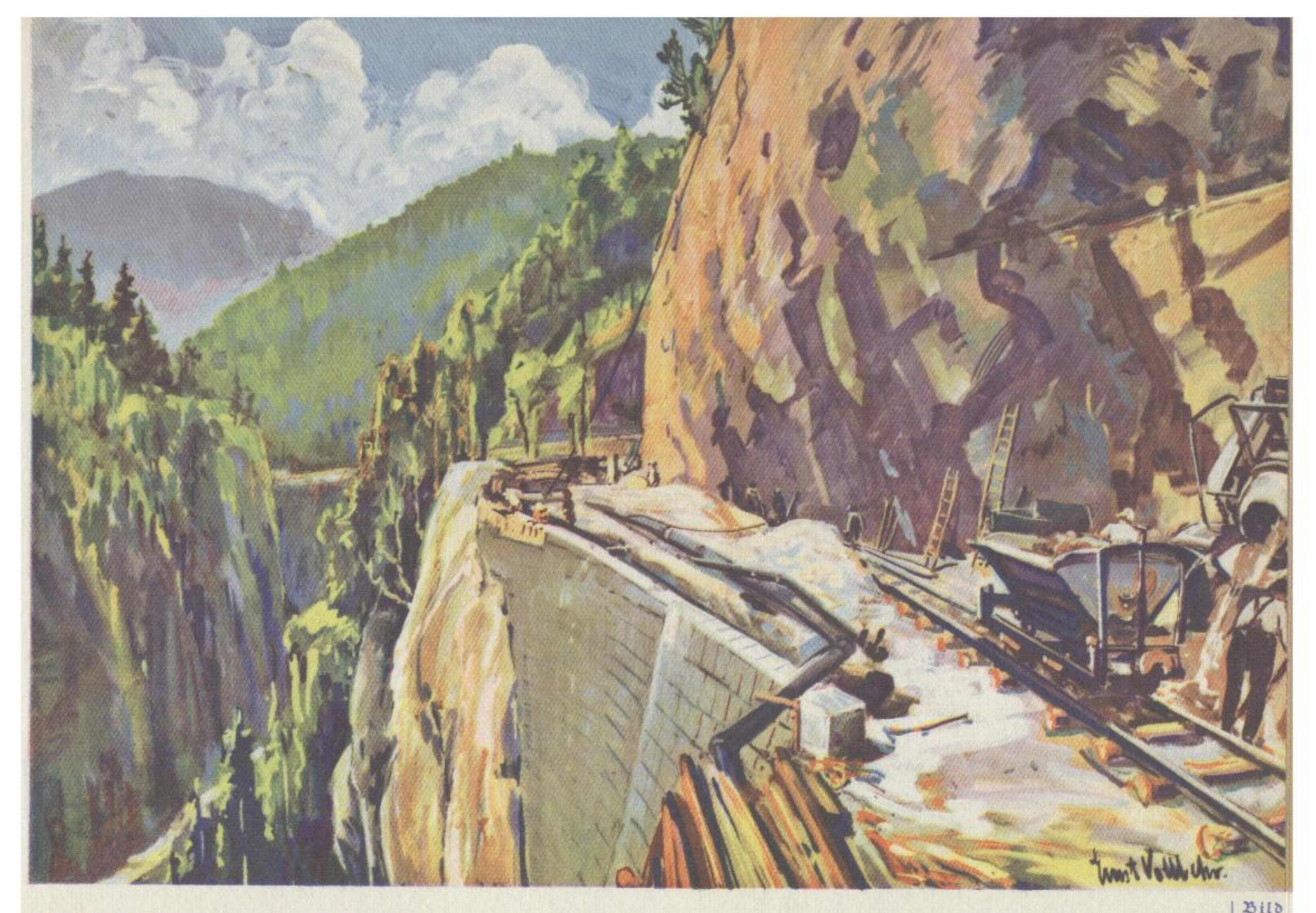
Blick vom Mauthhäusel in die Weißbachschlucht

Die Deutsche Alpenstraße | Bild 55



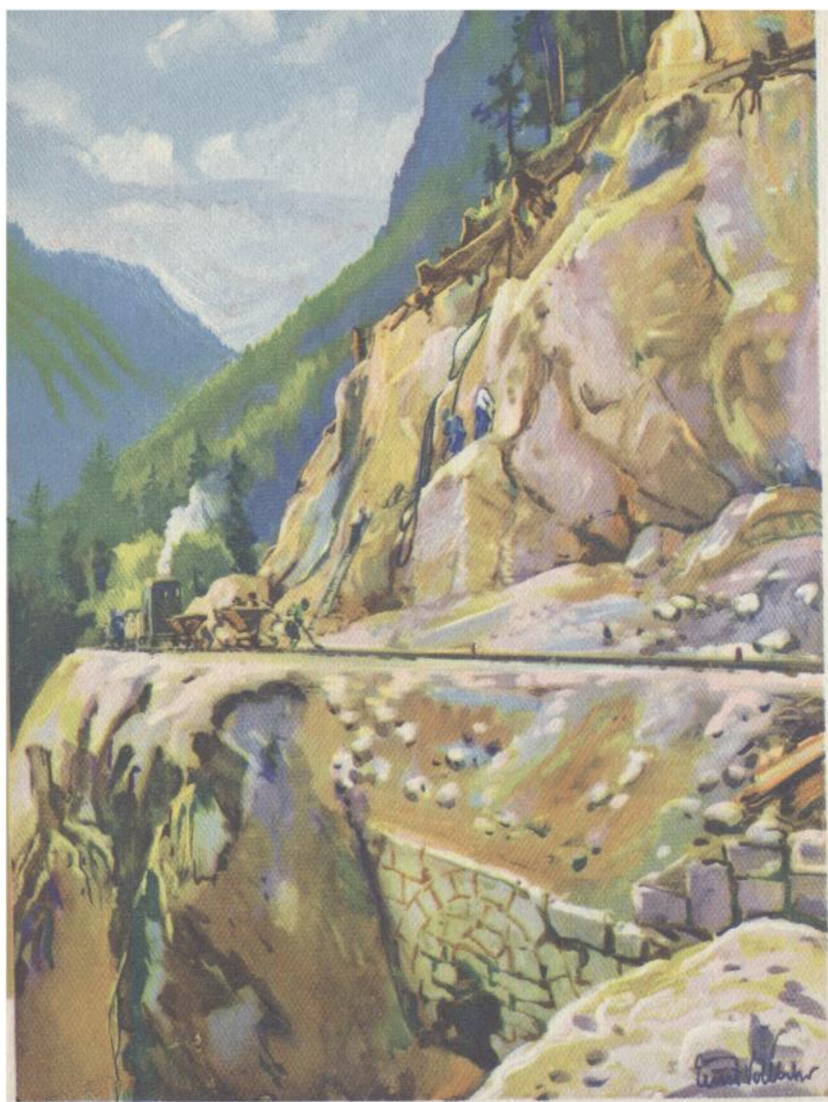
Bild 56 | Die Deutsche Alpenstraße

Baustelle an der Hochwand



Fertige Stützmauer an der Hochwand

Die Deutsche Alpenstraße | Bild 57



Sprengstelle über der alten Salzstraße bei Jettenberg



Abendstimmung
mit Blick auf Hochwand, Reiteralpe und Watzmann



Bild 60 | Die Deutsche Alpenstraße

Vor der Reiteralp

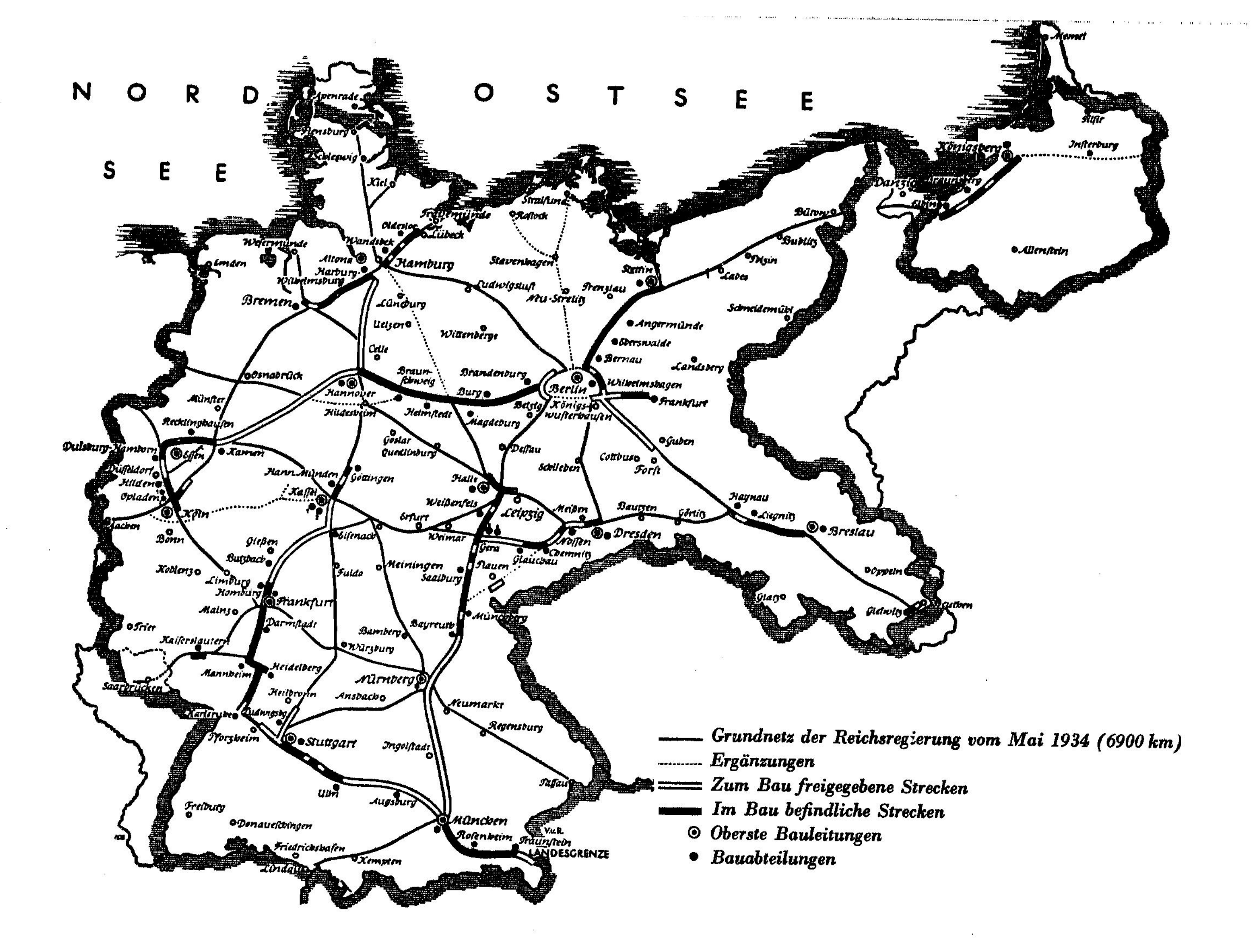
stein beruhigt, da schieben sich schon die Lorenzüge heran zum Verfahren des Materials. Durch viele tausend Tonnen Fels frißt sich Mensch, Bohrer, Spitzhacke und Sprengstoff, bahnbrechend dem großen Werk.
An dieser Stelle haben die Sprengungen eine Wasserführung der uralten Salzstraße freigelegt. Wo früher die Salzfahrer Vorspann benötigten, werden bald die Kraftfahrer spielend leicht dahingleiten. Die deutsche Landschaft aber schenkt sich erneut dem sinnigen Beschauer.

Bild 59. Die Deutsche Alpenstraße. Abendstimmung mit Blick auf Hochwand, Reiteralpe und Watzmann.

Ein Erlebnis unendlicher Schönheit ist Abendstimmung in der Weißbachschlucht. Watzmann und Reiteralpe im Glanze der Abendsonne, während sich auf die Tannen des Abhanges schon die Schatten der kommenden Nacht senken. Um diese Zeit ruht hier die Arbeit an dem Bau der Alpenstraße. Ist sie erst vollendet, wird sie vielen Menschen die Möglichkeit geben, das herrliche Schauspiel einer Abendstimmung in der Weißbachschlucht in sich aufzunehmen.

Bild 60. Die Deutsche Alpenstraße. Vor der Reiteralp.

Wie ein gewaltiger Riegel schiebt sich die Reiteralp hier vor die Weißbachschlucht. Hell erglänzt der Berggipfel im goldenen Abendsonnenschein. Langsam, doch stetig gleiten die blauen Schatten am Abhang höher und höher hinauf. Verlassen liegt die Baustelle. Nach vollbrachtem Tagewerk ruht der Werkmann von seiner schweren Arbeit. Bald wird die Nacht ihre tiefen Schatten über die Berge senken. — Morgen aber wird wieder der Lärm der Arbeit die Täler erfüllen, und der Bau der Alpenstraße wird rüstig voranschreiten.



NORD SEE
OSTSEE
Apenrade
Flensburg
Schleswig
Kiel
Memel
Tilsit
Insterburg
Königsberg
Danzig
Braunsberg
Elbing
Allenstein
Bütow
Bublitz
Polzin
Labes
Schneidemühl
Stralsund
Rostock
Travemünde
Oldesloe
Lübeck
Wandsbek
Altona
Hamburg
Harburg-Wilhelmsburg
Wesermünde
Emden
Bremen
Stavenhagen
Stettin
Prenzlau
Ludwigslust
Neu-Strelitz
Lüneburg
Uelzen
Wittenberge
Angermünde
Eberswalde
Bernau
Landsberg
Celle
Osnabrück
Braunschweig
Brandenburg
Berlin
Wilhelmshagen
Frankfurt
Hannover
Hildesheim
Helmstedt
Burg
Magdeburg
Belzig
Königs-wusterhausen
Münster
Recklinghausen
Goslar
Quedlinburg
Dessau
Guben
Cottbus
Forst
Schlieben
Duisburg-Hamborn
Essen
Kamen
Düsseldorf
Hilden
Opladen
Köln
Aachen
Bonn
Hann.Münden
Göttingen
Kassel
Halle
Weißenfels
Leipzig
Meißen
Bautzen
Görlitz
Haynau
Liegnitz
Breslau
Erfurt
Weimar
Eisenach
Dresden
Nossen
Chemnitz
Gera
Glauchau
Gießen
Butzbach
Fulda
Meiningen
Plauen
Saalburg
Oppeln
Koblenz
Limburg
Homburg
Frankfurt
Glatz
Gleiwitz
Beuthen
Mainz
Darmstadt
Bamberg
Bayreuth
Münchberg
Trier
Kaiserslautern
Würzburg
Mannheim
Heidelberg
Saarbrücken
Nürnberg
Heilbronn
Ansbach
Neumarkt
Karlsruhe
Ludwigsburg
Regensburg
Pforzheim
Stuttgart
Ingolstadt
Passau
Ulm
Augsburg
Freiburg
Donaueschingen
München
Rosenheim
Traunstein
LANDESGRENZE
Friedrichshafen
Kempten
Lindau
Grundnetz der Reichsregierung vom Mai 1934 (6900 km)
Ergänzungen
Zum Bau freigegebene Strecken
Im Bau befindliche Strecken
Oberste Bauleitungen
Bauabteilungen